

UiO • Det juridiske fakultet

Jurisdiksjonsbestemmelsene i Rotterdam-reglene og Luganokonvensjonen

Et kursskifte innen norsk sjørett?

Kandidatnummer: 599

Leveringsfrist: 25.11.2013

Antall ord: 15 551



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
1.1	Problemstilling.....	1
1.2	Avgrensninger	2
2	LUGANOKONVENSJONEN	3
2.1	Brusselkonvensjonen og Luganokonvensjonen 1988.....	4
2.2	Brussel I-forordningen og Luganokonvensjonen 2007	5
3	ROTTERDAM-REGLENE	7
3.1	Bakgrunn og tilblivelse.....	7
3.2	Formål og prinsipper	9
3.3	Særlig om jurisdiksjonskapittelet	11
3.3.1	EU's påvirkning på internasjonale regelverk	12
4	MØTET MELLOM DE TO KONVENSJONENE	15
4.1	Skjæringspunktene mellom jurisdiksjonsreglene i Luganokonvensjonen 2007 og Rotterdam-reglene.	16
4.1.1	Virkeområde.....	17
4.1.2	Kompetente fora og vernetingsavtaler	17
4.2	Kan forpliktelsene etter Luganokonvensjonen omgås?.....	24
4.3	NOU 2012:10 - Sjølovkomiteens forslag til jurisdiksjonsbestemmelser	28
5	LOVGIVERS ULIKE NAVIGASJONSMULIGHETER.....	33
5.1	Nordisk rettsenhet.....	34
5.2	Europeisk rettsenhet	37
5.3	Global rettsenhet.....	44
6	KONKLUSJON	49

LITTERATURLISTE	51
6.1 Bøker	51
6.2 Artikler.....	51
6.3 Lovgivning.....	52
6.3.1 Norske lover	52
6.3.2 Konvensjoner og protokoller.....	53
6.3.3 EU-avgjørelser	53
6.4 Rapporter	54
6.5 Dommer	54
6.5.1 Norske dommer	54
6.5.2 Utenlandske dommer	55
6.5.3 EU-domstolen	55
6.6 Forarbeider.....	55
6.7 Nettsider.....	55

1 Innledning

1.1 Problemstilling

Norge signerte den nye FN-konvensjonen om transport av gods helt eller delvis til sjøs under den internasjonale konferansen i Rotterdam 23. september 2009. Reglene tar sikte på å erstatte de ulike ansvarskonvensjonene som allerede finnes på sjørettens område, og regulere såkalt «dør til dør»-transport. Rotterdam-reglene inneholder et kapittel om jurisdiksjon, som er gjort valgfritt for statene å slutte seg til.

Jurisdiksjonsspørsmål i forbindelse med stykkgodstransport er i norsk rett i dag regulert i Lov om sjøfarten av 1. oktober 1994 kapittel 13 § 310. Den er utformet med bakgrunn i nordisk rettssamarbeid, internasjonale konvensjoner og bånd til EU. Rettskildebildet er med andre ord komplekst.

Norge er bundet av Konvensjon om domsmyndighet og anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i sivile og kommersielle saker inngått i Lugano 30. oktober 2007, heretter kalt Luganokonvensjonen.

Den norske sjølovkomiteen har, på oppdrag fra Justisdepartementet, undersøkt konsekvensene for Norges del av ratifikasjon av Rotterdam-reglene, og kommet med sin anbefaling i NOU 2012:10 – «Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven».

Problemstillingen for denne oppgaven er, med utgangspunkt i NOU 2012:10, hva som kan skje med dagens § 310 i sjøloven og forpliktelsene etter Luganokonvensjonen dersom Norge tilslutter seg jurisdiksjonskapittelet i Rotterdamreglene.

1.2 Avgrensninger

Oppgaven vil rette seg mot Rotterdam-reglene kapittel 14 om jurisdiksjon. Voldgiftsproblematikken i kapittel 15 er helt utelatt, og følgelig også de konsekvenser det kan få for Norge og forpliktelsene etter New York-konvensjonen som vi har sluttet oss til, om dette kapitlet ratifiseres.

Kapittel 14 inkluderer en bestemmelse om anerkjennelse og fullbyrdelse i artikkel 73. En videre redegjørelse for dens møte med Luganokonvensjonen er utelatt fordi det ville bli for omfattende, og fordi oppgaven tidsmessig er begrenset til forhold før den materielle tvisten avgjøres. Det har likevel ikke vært til å unngå at bestemmelsen til tider må nevnes på grunn av dens nære sammenheng med jurisdiksjonsreglene.

De materielle rettsreglene i Rotterdam-reglene utelates i den grad de ikke er relevante for spørsmål rundt jurisdiksjon.

Andre bestemmelser i Luganokonvensjonen enn de som er direkte relevante for Rotterdam-reglene vil ikke drøftes.

2 Luganokonvensjonen

Luganokonvensjonen er en såkalt ”dobbel konvensjon”. ”Enkle” konvensjoner regulerer kun fullbyrdelse og anerkjennelse av utenlandske dommer, hvilket innebærer at mottakerstaten kan avvise en dom på grunnlag av jurisdiksjonsregler som de ikke anerkjenner. At Luganokonvensjonen er en dobbel konvensjon vil si at den i tillegg til anerkjennelse og fullbyrdelse styrer spørsmål vedrørende domsmyndighet på sivil- og handelsrettens område, og argument på grunnlag av jurisdiksjonsregler vil ikke være gyldige mellom konvensjonsstatene.¹

Selv om det ikke står uttrykkelig i artikkel 1 om anvendelsesområde, er det en absolutt forutsetning at tvisten har en internasjonal karakter.² Dette fremgår også av fortalen. Saken må videre ha tilknytning til minst én konvensjonsstat.³

Norge forpliktet seg til konvensjonen regler ved vedtakelsen i Lugano 30. oktober 2007. Den er gjort til en del av norsk rett gjennom en egen forrangsbestemmelse i tvisteloven § 4-8 og følger som et vedlegg til loven i sin opprinnelige form. Selv uten denne særskilte hjemmelen, ville konvensjonen gått foran norsk rett ved den generelle regelen for internasjonale forpliktelser i tvisteloven § 1-2. På sjørettens område er det gitt klart uttrykk for at konvensjonsbestemmelsene får anvendelse også på fraktavtaler om stykkgodstransport, jf. sjøloven § 310 femte ledd.

¹ Fisknes (1991) side 20.

² Rognlien (1993) side 105. Boken gjelder Luganokonvensjonen anno 1988, men vil fortsatt ha betydning for den nye versjonen fordi konvensjonsteksten i stor grad er beholdt, jf Hartley avsnitt 1.37, og fordi konvensjonsstatene til Luganokonvensjonen 2007 har forpliktet seg til å ta hensyn til den gamle versjonen, jf. fortalen.

³ Sak C-281/02 Andrew Owusu v N.B. Jackson premiss 28.

2.1 Brusselkonvensjonen og Luganokonvensjonen 1988

EUs⁴ seks opprinnelige medlemsland⁵ hadde et ønske om å binde sammen sine nasjonale økonomier. De opplevde at deres ulike nasjonale regler om domsmyndighet og anerkjennelse av utenlandske dommer utgjorde et hinder for internasjonalt handelssamarbeid og det indre markedet som var under utvikling. Dem imellom fantes det en del bi- og multilaterale avtaler om anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske dommer, men variasjonene i innhold og tilslutning var store. Etter forhandlinger ble Brusselkonvensjonen inngått i 1968. Målsetningen var å lette det økonomiske samarbeidet, og medlemsstatene mente en viktig forutsetning for dette var å sikre ”fri flyt av dommer”.⁶ Etter hvert som flere stater ble medlem av det europeiske fellesskapet, økte også antallet konvensjonsstater.

En utfordring reiste seg i forholdet til EFTA-statene. Det økonomiske samarbeidet og relasjonene på det indre markedet mellom EU og EFTA ble stadig utvidet, men foreløpig var det juridiske samarbeidet ytterst begrenset. Man innså imidlertid at manglende felles regler om jurisdiksjon/anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer kunne utgjøre en alvorlig hindring i målet om fri flyt på det indre marked. Det var ikke mulig for EFTA-statene å slutte seg til den allerede eksisterende Brusselkonvensjonen. Selv om den var inngått i folkerettslige former, var den basert på den dagjeldende Romatraktaten artikkel 220⁷ om samarbeid og forhandlinger internt mellom statene. I tillegg ville EU-domstolens kompetanse hindre tilslutning fra ikke-medlemsland.⁸ De to blokkene EU/EFTA inngikk derfor forhandlinger om en selvstendig avtale. Forhandlingene var en suksess, og Luganokonvensjonen ble inngått i 1988. ”Parallellkonvensjonen” er nærmest identisk med Brusselkonvensjonen, men uten kobling til EUs rettssystem. Grunnprinsippene er de samme, og

⁴ ”EU” brukes i oppgaven som fellesbetegnelse på det europeiske fellesskapet, selv om sammenslutningen hadde et annet offisielt navn på det aktuelle tidspunktet.

⁵ Frankrike, (Vest-)Tyskland, Belgia, Nederland, Luxembourg og Italia.

⁶ Jenard-rapporten (1979) side 7.

⁷ Artikkel 220 i den opprinnelige Roma-traktaten fra 1957. I den oppdaterte Romatraktaten av 10. november 1997 svarer bestemmelsen til artikkel 293.

⁸ Rognlien (1993) side 90.

det overordnede formål ”var å styrke det rettslige og økonomiske samarbeidet mellom EU og EFTA ved å utarbeide og forenkle formalitetene ved internasjonal domsmyndighet, gjensidig anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer avsagt innenfor medlemsområdene på nesten hele privatrettens område”.⁹

2.2 Brussel I-forordningen og Luganokonvensjonen 2007

I 1997 begynte arbeidet for en revisjon av Brusselkonvensjonen. Før en endelig avtale var utformet, ble det imidlertid foretatt store strukturelle endringer internt i EU med Amsterdamtraktaten fra 1999. Den internasjonale privatretten som rettsområde ble flyttet fra den ”tredje søylen”, hvis innhold var gjenstand for europeisk samarbeid mellom medlemslandene, til den ”første søylen”. Det førte til at EU-organene helt eller delvis overtok normgivningskompetansen fra medlemslandene på det sivilrettslige området. Den oppdaterte versjonen av Brusselkonvensjonen ble derfor ikke inngått i konvensjonsform, men ble pålagt medlemslandene i form av en EU-forordning. Det innebærer at reglene kan anvendes direkte, uten at nærmere implementering av EU-statene er nødvendig.¹⁰

Arbeidet med Brusselkonvensjonen inkluderte en revisjon av Luganokonvensjonen, for å opprettholde parallelliteten mellom de to instrumentene. Med EUs nye kompetanse reiste spørsmålet seg om den reviderte Luganokonvensjonen skulle inngås av de enkelte medlemslandene og EU, eller av EU på vegne av sine medlemmer. Etter å ha konsultert EU-domstolen, som fant at kompetansen til å inngå Luganokonvensjonen var eksklusiv for EU sentralt¹¹, gikk man for sistnevnte løsning. Konvensjonen ble inngått av EU, Norge, Sveits, Danmark¹² og Island i 2007. Man har lagt vekt på hensynet til kontinuitet, ved at

⁹ Cordes (2010) side 65.

¹⁰ TFEU artikkel 288, annet ledd.

¹¹ Opinion 1/03

¹² Danmark og UK har valgt å stå utenfor justissamarbeidet siden dette ble en del av fellesskapsretten ved Amsterdamtraktaten i 1997. UK har gjennom sin særavtale en videre adgang til å innta EU-rettslige regelverk enn Danmark, og valgte for eksempel å slutte seg til Brussel I-forordningen. Danmark er fortsatt bundet til

konvensjonens historikk og de foregående avtaler anses for å være relevante for å kartlegge innholdet i den nye.¹³

Trass i at konvensjonsteksten er meget tro til Brussel-forordningen, må den betraktes som et selvstendig instrument, som i noen grad vil være uavhengig av parallellbestemmelsene i forordningen. Formelt sett har ikke EU-domstolen forrang over de andre statenes domstoler. Likevel vil nok EU-domstolen rent praktisk være den førende. For det første fordi konvensjonslandene anerkjenner sammenhengen med Brussel I-forordningen, jf. artikkel 64 og protokoll 2. Luganostatene har forpliktet seg til å ta hensyn til Brussel-instrumentene, men ikke vice versa.¹⁴ For det annet har konvensjonspartene anerkjent de avgjørelser domstolen har truffet forut for signering som en del av tolkningsgrunnlaget for fremtidige saker, jf. protokoll 2 artikkel 1 første ledd. For det tredje fordi dens sakssomfang generelt vil være større ettersom den er øverste domstol for alle EU-landene¹⁵, og således øver innflytelse på størstedelen av konvensjonsstatene, jf. protokoll 2 artikkel 1 (2). Men formelt er de altså likestilt.

resten av EU gjennom Brusselkonvensjonen. De særlige ordningene er hjemlet i protokoll 4 og 5 tilhørende Amsterdamkonvensjonen.

¹³ Jf. Luganokonvensjonens fortale.

¹⁴ Hartley avsnitt 1.44.

¹⁵ Hartley avsnitt 1.39.

3 Rotterdam-reglene

3.1 Bakgrunn og tilblivelse

Internasjonal regulering av sjøtransport i form av multilaterale avtaler er langt fra et nytt fenomen. Særlig tre regelverk har preget det rettslige bildet. Haag-reglene fra 1924 var ment å bøte på den problematiske situasjonen at mektige transportører inntok omfattende ansvarsbegrensninger i fraktavtalen. Tvingende regler skulle sikre lasteier et minimum av erstatning ved tap av gods. Konvensjonen ble gjort til norsk rett gjennom en egen konnossementslov i 1938. Haag-reglene ble revidert, utvidet og noe modernisert gjennom Visby-protokollen i 1968, og inkorporert i norsk rett fem år senere ved en revisjon av den dagjeldende sjøloven. Haag-Visby-reglene ble det dominerende juridiske regimet for ansvarsregulering sett fra et europeisk ståsted.¹⁶

Konvensjonen ble imidlertid kritisert for å være for transportørvennlig, mangelfull og gammeldags. Resultatet ble en ny ansvarskonvensjon, Hamburg-reglene, som var ment å erstatte de to eksisterende instrumentene.

Norge signerte Hamburg-reglene under konferansen 31. mars 1978, med forbehold om ratifikasjon. Konvensjonen ble imidlertid aldri ratifisert av Norge, og da sjøloven gjennomgikk en reform på begynnelsen av 1990-tallet, fastholdt man Haag-Visby-reglene som juridisk grunnlag for fraktavtaler.¹⁷ Deler av sjøloven ble likevel tilpasset Hamburg-reglene «så langt det er forenelig med fortsatt tilslutning til Haag-Visby-reglene».¹⁸ Det gjaldt blant annet for jurisdiksjonsreglene, et tema som ikke var regulert i verken Haag eller Haag-Visby.

Som internasjonalt rettsområde har transport vært preget av fragmentering, og i nyere tid har man sett en endring i fraktavtalers karakter. Endringer i transportsektoren og

¹⁶ NOU 2012:10 side 19. 73 land er bundet av Haag-reglene, 33 av Haag-Visby, blant disse de viktigste sjøfartsnasjonene minus USA.

¹⁷ Ot.prp.nr.55 (1993-1994) side 3.

¹⁸ l.c.

samfunnet for øvrig har økt behovet for en revidering av ansvarsreglene.¹⁹ Helt siden 1970-tallet har regulering av multimodal transport vært av interesse for internasjonale organisasjoner²⁰, og FNs underorganisasjon UNCTAD²¹ presenterte et forslag til en konvensjon om internasjonal multimodal transport i 1980.²² Den oppnådde imidlertid aldri den nødvendige oppslutning for å trå i kraft.²³

Som et ledd i arbeidet vedrørende regulering av elektronisk handel og lastedokumentasjon i et moderne marked ble behovet for et nytt ansvarsregime utredet.²⁴ Comité Maritime Internationale i samarbeid med UNCITRALs sekretariat presenterte i en foreløpig rapport i 1999 at ”it appeared that further harmonization in the field of transport law would greatly benefit international trade”.²⁵ Dette synet ble begrunnet i det faktum at det ofte oppsto hull i reguleringen av multimodal transport der hver etappe ble dekket av sin egen avtale, og at dette igjen var egnet til å skade transportsektoren og hindre videre utvikling av internasjonal handel. Responsen innen næringen var positiv, og styrket troen på at prosjektet om et harmoniserende rettslig instrument kunne bli en suksess.²⁶

På samme tid fremmet den amerikanske sjørettsforeningen forslag til revisjon av lovgivningen om lasteansvar.²⁷ I tillegg arbeidet EU med intern regulering av multimodal transport i henhold til egne interesser.²⁸ Det ble ytret en viss uro for at slike regionale initiativ kunne hindre global harmonisering.²⁹ Utviklingen kan ha vært et incitament til å påskynde prosessen i FN og UNCITRAL, ettersom man så fordelene av at slike instrument ble

¹⁹ NOU 2012:10 side 19 flg.

²⁰ A/CN.9/172 avsnitt 1 flg., og avsnitt 14-28.

²¹ United Nations Conference on Trade and Development.

²² United Nations Convention on the International Multimodal Transport of Goods (1980).

²³ http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en

²⁴ A/CN.9/476 avsnitt 1 flg.

²⁵ Ibid. avsnitt 8.

²⁶ A/CN.9/497 avsnitt 12.

²⁷ NOU 2012:10 kapittel 3.

²⁸ Eftestøl-Wilhelmsson (2011) side 31 flg.

²⁹ A/CN.9/497 avsnitt 15.

utarbeidet i en internasjonal organisasjon, med en forutgående bred høring innad i næringen. Av samme grunn oppfordret man til koordinert arbeid dersom de regionale organisasjonene ønsket å holde frem med sine prosjekt, for å unngå dobbeltregulering.

En arbeidsgruppe ble nedsatt i regi av UNCITRAL-kommisjonen, som møttes første gang i april 2002.³⁰ Gjennom 13 møter over seks år ble det opprinnelige utkastet fra CMI gjennomgått og revidert av gruppen. Ved FNs generalforsamling i 2008³¹ og påfølgende signering 23. september 2009 i Rotterdam ble ”De Forente Nasjoners konvensjon om transportavtaler for internasjonal godstransport som helt eller delvis gjennomføres til sjøs” en realitet.

3.2 Formål og prinsipper

Den grunnleggende tanken bak Rotterdam-reglene er enkel. Man ønsker internasjonal handel, økonomisk samarbeid og et marked det er lett å navigere i for aktørene. Ulike regler i de nasjonale lovverkene samt sektor-tilpassede transportkonvensjoner har ført til både uforenelige overlappinger og hull i regelverket.³² Også innenfor sjøtransportsektoren eksisterer det flere parallelle ansvarsregimer. Den situasjon ønsket man å gjøre slutt på³³, og disse hindringene kunne overkommes ved regelharmonisering.³⁴ Et annet argument for harmonisering er at felles rettsregler gjør det enklere å inngå avtaler, fordi alle parter er kjent med hva de forplikter seg til og hvilke rettigheter de har.³⁵

Formålet med det nye regimet var ikke en regelrevolusjon, men modernisering av de eksisterende regelsettene, hovedsakelig Haag-Visby-reglene.³⁶ De viktigste forskjeller

³⁰ A/CN.9/WG.III/WP.21

³¹ A/RES/63/122

³² A/CN.9/476 avsnitt 2

³³ A/CN.9/ 510 avsnitt 22.

³⁴ Jf. konvensjonens fortale.

³⁵ Thomas (2009) side 29.

³⁶ A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1 avsnitt 13 og NOU 2012:10 side 19.

fra de tidligere transportkonvensjonene er de nye områdene som søkes løst.³⁷ Det mest åpenbare er utvidelsen av virkeområde, fra kun å omfatte stykkgodsfrakt fra havn til havn til regulering av hele transporten, såkalt dør til dør.³⁸ Ny teknologi og samfunnsmessige fremskritt gjorde enkelte aspekter av de gamle ansvarsregimene utdatert og lite brukervennlige for aktørene, og de nye reglene skulle være pragmatiske fremfor enkle. For i best mulig grad å møte de praktiske problemene som var blitt utredet, samarbeidet man med næringslivsinteresser, og vektla ikke utelukkende politiske ønsker.³⁹

For å sikre størst mulig oppslutning har man tatt hensyn til de eksisterende konvensjoner som finnes på øvrige transportområder. Det er også søkt ivaretatt en balanse mellom interessene på begge sider, så vel hos transportørene som hos avsenderne.⁴⁰

Transportsektoren generelt og sjøretten spesielt er preget av en internasjonal karakter. Dette særtrekket er ivaretatt gjennom en egen bestemmelse om konvensjonstolkning i artikkel 2. Bestemmelsen er tatt inkludert med det siktemål å oppnå en uniform tolkning av konvensjonens bestemmelser⁴¹, på tross av nasjonale ulikheter i tolkningstradisjon hos konvensjonsstatene. Domstoler i andre land tilsluttet Rotterdam-reglene kan altså få betydning for hvordan Norge skal tolke bestemmelsene i fremtiden.

Tolkningsartikkelen tar også sikte på å fremme ”god handelsskikk”. Enkelte rettstradisjoner, som engelsk rett, er mer vandt med slike rettslige standarder enn andre.⁴² Disse kan legge føring på hvordan domstoler i land som er mer ukjent med slike normer vil tolke hva som ligger i akseptabel handelsskikk. Som tolkningsprinsipp kan det få særlig virkning der Rotterdam-reglene gir partene større rom for avtalefrihet, som for eksempel ved volumkontrakter i artikkel 67 og 80.⁴³

³⁷ Thomas (2009) side 27.

³⁸ A/CN.9/510 avsnitt 26.

³⁹ Thomas (2009) side 24.

⁴⁰ A/CN.9/510 avsnitt 22.

⁴¹ A/CN.9/WG.III/WP.39 avsnitt 4.

⁴² *The Rotterdam Rules* (2009) side 9.

⁴³ *Ibid.* side 10.

3.3 Særlig om jurisdiksjonskapittelet

Spørsmål om jurisdiksjonsregler ble utsatt frem til konvensjonens hovedkapitler begynte å ta form. Man ønsket primært å konsentrere seg om å oppnå enighet om de materielle bestemmelsene⁴⁴, og fordi det var uenigheter om hva et slikt kapittel skulle inneholde.⁴⁵ Det første utkastet fra arbeidsgruppen inneholdt følgelig intet forslag om slike regler,⁴⁶ og man unngikk at arbeidet strandet i en tidlig fase på grunn av uenigheter vedrørende prosessuelle tema.

Da spørsmål om jurisdiksjonsregler ble tatt opp viste det seg rett nok å være dype uenigheter. I en rapport fra arbeidsgruppen tegnes to fraksjoner.⁴⁷ En gruppering ønsket overhodet ingen regulering av domsmyndighet, men ville overlate spørsmålet i sin helhet til kontraktspartene. Det ble argumentert for at debatt rundt disse spørsmålene kunne hindre konsensus om konvensjonen i sin helhet, eller at jurisdiksjonsregler etter de samme linjene som Hamburg-reglene kunne hindre tilslutning fra stater som opprinnelig ønsket å ratifisere en ny konvensjon.⁴⁸ Argumentene overbeviste imidlertid ikke flertallet, som ønsket å regulere domsmyndighet. Arbeidsgruppen ble til slutt enige om å inkludere et kapittel om jurisdiksjon i utkastet.⁴⁹

Utkastet til kapittel 14 måtte gjennom mange debatter internt i arbeidsgruppen før man oppnådde enighet. Grad av avtalefrihet for partene, adgangen til eksklusive verneavtaler, omfanget av disse og binding av tredjeperson var særlige tema for konflikt.⁵⁰ Uenighetene delte seg primært langs to akser; transportørinteresser og lasteierinteresser.⁵¹ Selv da kapittelet var ferdigstilt ble det introdusert et forslag om å gjøre reglene valgfrie for

⁴⁴ A/CN.9/WG.III/WP.21 avsnitt 24

⁴⁵ Thomas (2009) side 261.

⁴⁶ A/CN.9/510 avsnitt 61.

⁴⁷ A/CN.9/572 avsnitt 111.

⁴⁸ I.c.

⁴⁹ Ibid. avsnitt 113.

⁵⁰ Thomas (2009) side 261.

⁵¹ Sturley (2010) side 5 flg.

konvensjonsstatene.⁵² Tre muligheter ble skissert: I) en reservasjonsklausul eller såkalt ”opt-out”-klausul, II) en ”opt-in”-klausul, der staten uttrykkelig må tiltre også kapittelet om jurisdiksjon, eller III) delvis ”opt in”, der statene godtar for eksempel bestemmelser om jurisdiksjonsalternativer etter konvensjonen, men ikke avtaleklausuler om eksklusiv jurisdiksjon. Forslaget representerte en fleksibel løsning for de fremtidige konvensjonsstatene og et kompromiss mellom to tilsynelatende utilnærmelige fløyer, de som ønsket jurisdiksjonsregler og de som ville fjerne hele kapittelet.

Fra EUs hold ble det fremmet avgjørende argument for ”opt-in”-løsningen.⁵³ Arbeidsgruppen besto blant annet av representanter fra en rekke EU-land. Under forhandlingene hadde disse holdt seg utenfor diskusjoner om jurisdiksjon, ettersom dette er rettsområde som faller under EUs myndighet sentralt.⁵⁴ Så lenge representantene avsto fra disse særskilte debattene, kunne de fritt delta der de materielle reglene ble drøftet.⁵⁵ Men ved spørsmål om signering og ratifikasjon meldte problemet seg på nytt. De enkelte medlemsland har ikke kompetanse til å slutte seg til internasjonale avtaler som berører domsmyndighet og anerkjennelse og fullbyrdelse av internasjonale dommer, denne kompetansen tilligger EU eksklusivt. For å lette ratifiseringsprosessen for EU-landene og øke oppslutningen til konvensjonen ble «opt-in»-løsningen valgt.

3.3.1 EUs påvirkning på internasjonale regelverk

EUs rettslige virksomhet har kommet til å prege det internasjonale rettsbildet. Selv om sjøretten er et felt der EUs lovgivningsaktivitet har vært noe mindre sammenlignet med for eksempel konkurranserett, får en rekke direktiv og forordninger indirekte betydning på andre rettsområder.⁵⁶ Og selv om reglene er rettet mot medlemslandene, får de også betydning for land utenfor unionen. Et eksempel på dette er Brussel-instrumentene introdusert i

⁵² A/CN.9/616 avsnitt 246.

⁵³ A/CN.9/642 avsnitt 203.

⁵⁴ EU-samarbeidet gjennomgikk strukturelle endringer og justissamarbeidet ble flyttet fra de enkelte medlemslands kompetanse til EUs organer ved Amsterdam-traktaten i 1999, jf. oppgavens punkt 2.2.

⁵⁵ A/CN.9/572 avsnitt 112.

⁵⁶ Ringbom (2013) side 36 flg.

del 2. De internasjonale konvensjonene som blir presentert i det følgende støtte på problemer under utformingen av regler om jurisdiksjon på grunn av EUs interne regler.

HNS-konvensjonen er ennå ikke trådt i kraft⁵⁷, av grunner jeg ikke skal gå inn på her. Konvensjonen er likevel et godt eksempel på hvordan man har løst kompetanseproblematikken i forbindelse med EU og medlemsstatene. Problemet oppsto ettersom HNS-konvensjonen var ferdig fremforhandlet med bestemmelser om jurisdiksjon og anerkjennelse av dommer da Brussel I-forordningen trådte i kraft i 2001. Man kunne altså ikke foreta revideringer av hensyn til EU, jurisdiksjons- og anerkjennelsesreglene var allerede gjort obligatoriske. På grunn av den nye kompetansefordelingen kunne ikke medlemsstatene på egenhånd slutte seg til HNS-konvensjonen. Rådet ga da statene tillatelse til, på tross av brudd med prosedyre og egen kompetanse, å slutte seg til konvensjonen ”in the interest of the Community”⁵⁸, og en tidsfrist for statene å gjennomføre de endringer som måtte til for at EU eksternt kunne ratifisere konvensjonen.⁵⁹

Athen-konvensjonen er opprinnelig fra 1974, men ble revidert og tilleggsprotokollen åpnet for ny tilslutning i 2002. I tillegg til den del materielle endringer for adgang til ansvarsbegrensning, bevisbyrderegler, obligatorisk forsikring, osv., ble nye jurisdiksjonsregler vedtatt. Det var allerede kjent under utarbeidelse til utkast av protokollen at EUs interne regler, forordning 44/2001 Brussel I, ville skape problemer i forbindelse med jurisdiksjonsreguleringen. Underveis i arbeidet deltok derfor EU-kommisjonen, på mandat fra Europarådet, i forhandlingene som berørte de rettsområder der EU har eksklusiv kompetanse.⁶⁰ Løsningen på tilslutningsproblemet ble konvensjonens artikkel 19. Den tillater en ”Regional Economic Integration Organization” å bli part på linje med andre stater. På det praktiske plan presenterer EU en oversikt over de områder der de har kompetanse, og hvor de da overtar rettigheter og plikter som normalt ville tilfalt konvensjonsstatene. Det er en

⁵⁷<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Liability-and-Compensation-for-Damage-in-Connection-with-the-Carriage-of-Hazardous-and-Noxious-.aspx>

⁵⁸EC Council decision 2002/971/EC.

⁵⁹ At disse endringene ikke er blitt gjennomført, slik at EU ikke har kunnet ratifisere, er underordnet i denne sammenhengen. Det er også noe uklart hva ”i fellesskapets interesse” faktisk innebærer rent juridisk.

⁶⁰ Ringbom (2005) side 178.

presumsjon for at saksområder som ikke er oppført faller under kompetansen til de EU-medlemslandenes som også har sluttet seg til konvensjonen. Tanken bak er at EU sentralt og medlemslandet står til ansvar for sine respektive deler av den delte kompetansen.

For EUs del innebærer unionens status som konvensjonspart at reglene der går foran intern EU-rett.⁶¹ Det følger av EU-domstolens rettspraksis.⁶² Altså vil de fora som er opplistet i Athen-konvensjonen ha jurisdiksjon foran de som ville vært tilgjengelige etter Brussel I-forordningen.

Athen-konvensjonen var den første til å introdusere en slik løsning. Betegnelsen brukt i Rotterdam-reglene artikkel 93 er den samme, og slike klausuler kalles i dag for ”REIO-klausuler”⁶³, et begrep som nærmest er blitt synonymt med EU.

I arbeidet med Nairobi-konvensjonen ble spørsmål om jurisdiksjon helt utelatt, antagelig for å unngå å involvere EU-fellesskapet.⁶⁴ Det må sies å være en svært uheldig virkning, særlig på områder der jurisdiksjonsregler ville spilt en betydelig rolle.

EUs rolle har påvirket sluttresultatet for Rotterdam-reglene på to måter. For det første er kapittelet om jurisdiksjon gjort valgfritt ved at det uttrykkelig må tilsluttes ved ratifisering, jf. artikkel 74. Dersom EU som sådan ønsker å ratifisere jurisdiksjonsreglene på vegne av sine medlemmer, har man valgt samme tilnærming som for Athen-konvensjonen. Artikkel 93 er en såkalt REIO- klausul som tillater EU å bli medlem til konvensjonen på samme måte som ordinære stater. Hvilken tilnærming som er mest fordelaktig, HNS, Athen eller Rotterdam, vil bli drøftet senere i oppgaven.

⁶¹ Ringbom (2013) side 49.

⁶² Se for eksempel IATA C-344/04 2006 ECR I-403

⁶³ Røsæg (2013) side 267.

⁶⁴ Ibid. side 248.

4 Møtet mellom de to konvensjonene

Første september 2009 gav Justisdepartementet sjølovkomiteen i oppdrag å utrede konsekvensene for norsk rett dersom signeringen av Rotterdam-reglene 23. september 2009 blir fulgt opp av norsk ratifikasjon.⁶⁵ Enkelte av punktene i mandatet berører problemstillingen om jurisdiksjon direkte. Sjølovkomiteen ble bedt om å vurdere hvorvidt Norge bør slutte seg til kapitlene om jurisdiksjon og voldgift, og uavhengig av anbefaling, legge frem minst ett forslag til slike regler bør gjennomføres. Løsningene i Rotterdam-reglene skulle også vurderes for det tilfellet at Norge ikke ratifiserer, men om det kan være ønskelig å tilpasse norsk rett til den internasjonale konvensjonen av eget initiativ.⁶⁶

Sjølovkomiteen konkluderte med at den anbefaler at Rotterdam-reglene blir ratifisert. Den anbefaler imidlertid at Norge ikke ratifiserer kapitlene 14 og 15 om domsmyndighet og voldgift, fordi reglene vil støte mot Luganokonvensjonen.

”Konvensjonens regler om domsmyndighet er ikke fullt ut forenlige med reglene i Luganokonvensjonen 2007, og følgelig heller ikke det tilsvarende EU-instrumentet Brussel I-forordningen (44/2001). Riktignok er ikke Luganokonvensjonen direkte til hinder for at Norge slutter seg til reglene om domsmyndighet, men for komiteen har likevel hensynet til å opprettholde rettsenheten innenfor Luganokonvensjonens virkeområde veid tyngre.”⁶⁷

Sjølovkomiteen går ikke nærmere inn på hva det innebærer at de to regelsettene ikke er ”fullt ut forenlige”. I det følgende vil jurisdiksjonsreglene granskes nærmere for å se hva forskjellene består i, og hvordan eventuelle kollisjoner kan unngås.

⁶⁵ NOU 2012:10 side 16 flg.

⁶⁶ Ibid. punkt 6-7.

⁶⁷ Ibid. side 12.

4.1 Skjæringspunktene mellom jurisdiksjonsreglene i Luganokonvensjonen 2007 og Rotterdam-reglene.

Det er grunnleggende forskjeller i premissene for de to konvensjonene som har gitt utslag i de enkelte bestemmelsene. Rotterdam-reglene søker å oppnå rettslig uniformitet. Jurisdiksjonsreglene inngår som en del av denne ambisjonen, men hovedfokuset ligger på materiell rettsenhet. For Luganokonvensjonen var utfallet i den enkelte sak mindre interessant, hensikten var ikke at tvister skulle få likt utfall uavhengig av i hvilken konvensjonsstat søksmål ble reist. Formålet var å forhindre parallelle rettsforhandlinger og uforenelige domsresultat.⁶⁸ Ved å lette anerkjennelse og fullbyrding av dommer gjennom felles aksepterte grunnlag for jurisdiksjon gjorde man det enklere å få realisert sine krav og fjernet en barriere i internasjonal handel. Handelsaspektet var også sentralt for utformingen av Rotterdam-reglene, men i motsetning til Lugano la man vekt på materiell rettsenhet.

Det saklige anvendelsesområde er forskjellig for de to. Lugano søker å være så generell som mulig innenfor sivil- og handelsretten, mens Rotterdam er klart avgrenset for transportavtaler om stykkgoods. Ved utformingen av Brusselkonvensjonen var man klar over behovet for spesielle regler innen sjøretten. Forslaget om særlige jurisdiksjonsregler i sjørettssaker ble imidlertid forkastet fordi det "ville gjøre konvensjonen uoversiktlig og frata den noe av dens generelle preg".⁶⁹ Dette "generelle preg" vil nødvendigvis føre til at noen av de særlige hensyn og regler som er kommet til på sjørettens område og som er tatt høyde for i Rotterdam-reglene, vil forsvinne i Luganokonvensjonen.

En tredje forskjell er det geografiske området de to konvensjonene søker å anvendes innenfor. Lugano er begrenset til EØS-området, og skal virke for å styrke det indre markedet innefor denne avgrensede regionen. Rotterdam-reglene søker så stor oppslutning som overhodet mulig, for å ende det fragmentariske rettsbildet som hersker på sjøtransportens område i dag. «The interests of the EU and its internal market often form the main motivation for legislation drafting in the EU. The outside world is not often considered at the time

⁶⁸ Selvig (2011) side 363.

⁶⁹ Fisknes (1991) side 59.

of legislation.”⁷⁰ Der Lugano er lukket for det indre marked, ønsker Rotterdam å bidra til global og ekspansiv handel.

Disse forskjellene har gitt utslag i innhold og utforming av jurisdiksjonsreglene i de to konvensjonene.

4.1.1 Virkeområde

Reglene om virkeområde finnes i Rotterdam-konvensjonens kapittel 2. Den får primært anvendelse for fraktavtaler internasjonal stykkgodstransport der minst en del av transporten foregår til sjøs, jf. artikkel 5 og punkt 3.3 over. Anvendelse av jurisdiksjonsreglene er betinget av at medlemsstaten har bundet seg til kapittelet i samsvar med artikkel 91 jf. artikkel 74.

Hovedregelen for Luganokonvensjonen er at den gjelder i sivile og kommersielle internasjonale tvister, jf. artikkel 1 nr. 1, med mindre noen av unntakene i nr. 2 kan gjøres gjeldende.⁷¹ Sjørettens offentligrettslige sider vil falle utenfor, eksempelvis krav til sikkerhet, registrering osv., men ikke der det offentlige opptrer som privat part.⁷² Virkeområdet for Lugano er mer omfattende, men sammenfaller med Rotterdam-reglene.

4.1.2 Kompetente fora og vernetingsavtaler

De kompetente vernetingsfora er listet opp i Rotterdam artiklene 66, 67, 68 og 72. Artikkel 66 tar utgangspunkt i at det foreligger en eksklusiv vernetingsavtale før de alminnelige vernetingsfora for søksmål mot transportør stilles opp. Det første alternativet er transportørens hjemsted. Det sammenfaller med hovedregelen i Lugano artikkel 2, som baserer seg på domisilprinsippet.⁷³ Det ble i sin tid valgt som utgangspunkt i Brusselkonvensjonen, fordi det ble ansett for den mest praktiske faktoren å avgjøre domstolenes jurisdiksjon ut fra.⁷⁴ Det er

⁷⁰ Kruger (2008) side 25.

⁷¹ For mer om virkeområde, se oppgavens punkt 2.

⁷² Fisknes (1991) side 60.

⁷³ Domisilprinsippet følger konvensjonsstatenes nasjonale definisjoner for ”bosted”. For vår del gjelder altså tvisteloven § 4-4 annet ledd.

⁷⁴ Jenard-rapporten side 14.

imidlertid overlatt til den enkelte konvensjonsstats nasjonale lovgivning å definere hva den selv anser som «bosted», jf. artikkel 59 (1). For Rotterdam-reglene er ”hjemsted” definert i artikkel 1 nr. 29, og definisjonen fører til at juridiske personer kan ha opptil flere ”hjemsted”. Bakgrunnen for domisilprinsippet i denne konvensjonen er at det er rimelig å forvente at transportøren kan forsvare seg mot søksmål på det sted der det har sitt virke.⁷⁵ Derfor har man fraveket tilknytning til transporten som er den avgjørende faktoren i de øvrige lovbestemte vernetingene.

Rotterdam-reglene har et gjennomgående fokus på transportavtalen, derfor er det avtalte mottaks- og utleveringssted gjort til aktuelle verneting. For å ivareta også praktiske hensyn til for eksempel parter, bevis, vitner, er laste- og lossehavn også gjort til relevante faktorer.⁷⁶ Det er de faktiske havnene, ikke de kontraktuelle, som er avgjørende.

Valg av mulige verneting er noe snevret inn for søksmål mot den maritime utførende part, jf. artikkel 68. Dette fordi avsender ikke står i et kontraktuelt forhold med undertransportøren, og de endelige mottaks- og leveringssteder ikke angår ham (med mindre stedet for last/ loss sammenfaller med sted for mottak/ levering).⁷⁷ Verneting er begrenset til undertransportørens hjemsted, mottaks- og leveringshavn eller der han ”utfører sine oppgaver i tilknytning til godset”. Det er steder der det er rimelig å forvente at den maritime utførende part kan forsvare seg mot søksmål. Det kan være tilfellet at det etter konvensjonen ikke finnes en kompetent domstol. Avsender må da gå til søksmål etter nasjonale regler.

Luganokonvensjonen har enkelte vernetingsregler utover hovedregelen som kan få betydning for fraktavtaler om stykkgoods. Den første er artikkel 5 nr. 1. Her er staten for kontraktsoppfyllelse gjort til kompetent verneting, så lenge saksøkte er bosatt i en konvensjonsstat. Artikkel 5 nr. 5 om filialverneting er også relevant. I motsetning til Rotterdam-reglenes bestemmelse om ”hjemsted”, blir også jurisdiksjoner der underavdelinger kompetente etter artikkel 5 nr. 5. Det er hovedkontoret som er den saksøkte etter artikkel 5, så

⁷⁵ Sturley side 13.

⁷⁶ Ibid. side 15.

⁷⁷ A/CN.9/576 avsnitt 127.

bestemmelsen er betinget av at både hovedkontor og underavdeling er i konvensjonsstater.⁷⁸ Artikkel 7 vedrørende krav om ansvarsbegrensing er også en slags kompetanseregulering. Den får imidlertid selvstendig betydning kun ved negativt fastsettelsessøksmål, som diskuteres under.

Et viktig punkt er adgangen til eksklusive vernetingsavtaler. Forlaget om å tillate slike avtaler ble i noen grad møtt med skepsis på grunn av faren for misbruk av den presumptivt sterkere avtalepart, men fikk støtte dersom krav og vilkår til vernetingsavtalen ble satt for å verne om lasteeierinteresser.⁷⁹ I motsetning til tidligere praksis har ikke partene etter Rotterdam-reglene lenger anledning til å velge et nøytralt forum med særskilt kompetanse.⁸⁰ Kun domstoler i konvensjonsstater som etter nasjonale regler er kompetente har myndighet til å behandle tvister, jf. definisjonen i artikkel 1 (30). Etter Rotterdam-reglene artikkel 67 nr. 1 er tilgangen til slike avtaleklausuler begrenset til kvantumskontrakter, og på nærmere vilkår som skal sikre eksklusivitet, effektivitet, reell enighet mellom partene og anvendelse av konvensjonens regler. Partenes navn og adresser må fremgå klart, det samme må den utpekte domstol eller domstolsstat. Kontrakten må være individuelt fremforhandlet eller klart angi at det er en eksklusiv vernetingsklausul og hvor denne er å finne. Dersom avtalen ikke oppfyller vilkårene eller inngått i en annen avtaletype enn kvantumskontrakt, blir avtalen kun delvis ugyldig. Den utpekte domstol får ikke eksklusiv kompetanse, men blir et av flere forumalternativ, jf. artikkel 66 litra b.

Luganokonvensjonen åpner for eksklusive vernetingsavtaler i artikkel 23. De alminnelige vilkårene for at konvensjonen skal komme til anvendelse, må være oppfylt ved at minst én part har bosted i konvensjonen, og at den utpekte domstol befinner seg i en konvensjonsstat. For å sikre reell enighet mellom partene, og at en vernetingsklausul ikke skal komme overraskende på en part, er det oppstilt visse formkrav. Avtalen må være skriftlig eller muntlig med skriftlig bekreftelse. Hvis det ikke er tilfellet, kan avtalen fortsatt være gyldig om den er inngått i tråd med praksis mellom partene eller allment kjent han-

⁷⁸ Fisknes (1991) side 79.

⁷⁹ A/CN.9/576 avsnitt 157 flg.

⁸⁰ Thomas (2009) side 277.

delsbruk som også partene burde ha kjent. Avtalen kan ha vært inngått før eller etter tvisten oppsto. Oppmøte for domstol i en konvensjonsstat uten å bestride dens kompetanse anses for samtykke selv om domstolen ikke er kompetent etter konvensjonens øvrige regler, jf. artikkel 24. Også Rotterdam-reglene anerkjenner eksklusive vernetingsavtaler etter at en tvist er oppstått, enten inngått i avtaleform eller som stilltiende samtykke ved oppmøte for domstolen, jf. artikkel 72. Bestemmelsen er ikke forbeholdt parter i en volumkontrakt, fordi en slik avtale etter et krav oppstår er grunnleggende annerledes enn en forhåndsavtale.⁸¹ Partene kan lettere overskue konsekvensene av sine valg, og avtalen vil ikke være vanskelig tilgjengelig og innbakt i et transportdokument.

Det er tydelig at Luganokonvensjonen ikke legger vekt på den samme saklige tilknytning til de domstolene som er gjort kompetente. Tilknytning til konvensjonsstater og deres statsborgere er viktigere. Tilknytningspunktene i Luganokonvensjonen er i stor grad sammenfallende med de det opereres med i den internasjonale privatretten. Disse faktorene er et utslag av den såkalte "Irma Mignon"-formelen, jf. Rt. 1923 side 59, om "nærmeste tilknytning". Ved å følge disse prinsippene for tilknytning presumeres det de forskjellige saker blir avgjort etter det lands lov som de naturlig hører under.⁸² Fra det perspektivet er grunntanken ikke ulik begrunnelsen for domsmyndighet i Rotterdam-reglenes artikler 66 og 68, om tilknytning til transportavtalen eller den faktiske transporten. Ulikhetene ligger i konvensjonenes karakter; Lugano søker å være så generell som mulig, mens Rotterdam er en form for *lex specialis*.

Utslaget av Luganokonvensjonens generelle karakter har vært særlig uheldig for adgangen til eksklusive vernetingsklausuler. Slike avtaler er særlig utbredt innen sjørett av flere grunner. Rederiene prøver å begrense sitt ansvar, de vil sikre seg mot søksmål på flere steder, søker den særlige kyndighet og erfaring enkelte domstoler besitter samt forhindre forum shopping etter at tvist er oppstått.⁸³ Når Luganokonvensjonen gjennom artikkel 23 fjerner en del vilkår som sjøretten har antatt for at vernetingsavtaler skal være gyldige, har

⁸¹ A/CN.9/572 avsnitt 145.

⁸² Fisknes (1991) side 58.

⁸³ Ibid. side 121.

dette enkelte uheldige konsekvenser. Et eksempel er vilkåret i Rotterdam artikkel 67 nr. 1 litra a som begrenser adgangen til eksklusive vernetingsavtaler til kvantumkontrakter. Det er gjort fordi partene i slike kontrakter presumptivt er jevnbyrdige i styrkeforhold. Man beskytter den svakere part i andre kontraktstyper, som sjelden er i en reell forhandlingssituasjon. Der fraktavtalene omfatter mindre kvantum av gods, inngås som oftest standardkontrakter. Reglene i Lugano artikkel 23 har medført at standardavtalene har fått tilbake sin gjennomslagskraft, og at transportør står fritt til å innta eksklusiv vernetingsklausul etter sitt ønske.⁸⁴

Helt å fjerne de særlige vilkår som er innført i sjøretten for å beskytte lasteeiers interesser mot transportørens makt hva angår eksklusive vernetingsavtaler, er beklagelig. Samtidig er det et berettiget spørsmål om det er nødvendig med den grad av beskyttelse som oppstilles i Rotterdam artikkel 67 nr. 1. Det kan spørres om det er riktig å bryte inn i et kommersielt avtaleforhold, eller om markedet for stykkgodstransport skal overlates til selvregulering, slik det er gjort for certepartier.⁸⁵ Videre om slik ”forbrukerbeskyttelse” er påkrevet i en kommersiell avtale.⁸⁶ At sjøloven § 310 første ledd oppstiller visse vilkår for gyldigheten av slike avtaler er underordnet all den tid Luganokonvensjonen er gitt forrang ved internasjonale tvister.

Hva gjelder rettskraft overfor tredjeparter, er det rettslig utgangspunkt at en avtale kun binder partene. Luganokonvensjonen har beholdt regelen, og har ingen bestemmelser som utvider eksklusive vernetingsklausuler til også å gjelde for tredjepersoner. Noen unntak er imidlertid blitt til i rettspraksis. EU-domstolen fant i saken *Russ v Nova Goeminne* at en klausul i et konnossement kunne påberopes av bortfrakter mot konnossementets innehaver når denne etter nasjonal rett var trådt inn i avlasterens rettsstilling.⁸⁷ Rotterdam-reglene har gitt eksklusive vernetingsavtaler utvidet rettskraft for å ivareta hensyn til effektivitet og

⁸⁴ Boman (2007) side 36 flg.

⁸⁵ Ibid. side 39.

⁸⁶ Baatz (2009) side 222.

⁸⁷ Rognlien (1993) side 204.

forutsigbarhet.⁸⁸ Vilkårene er nedfelt i artikkel 67 nr. 2 og søker å sikre tredjepartens rettigheter: Det utpekte forum må falle under artikkel 66 litra a, avtalen er gjentatt i transportdokumentet som binder tredjemann, han er underrettet om den utpekte domstol og dens eksklusivitet i tide og nasjonal lovgivning tillatter slik binding av tredjeparten.

At avtaler ikke gis virkning utover mellom partene som har inngått den er en sikkerhet for tredjeparter. Det er imidlertid uheldig om unntak blir gjort i rettspraksis, da dette kan svekke rettslig forutberegnelighet. Da er det ryddigere at konkrete vilkår for utvidet rettskraft oppstilles i form av rettsregler, for å sikre tredjepartens interesser. Dersom en stat slutter seg til Rotterdam-reglene og kapittel 14, men ikke bifaller slik utvidet rettskraft, er den i praksis gitt en mulighet til å ”opt out” av artikkel 67 nr. 2, ved at bestemmelsen krever nasjonal hjemmel for binding av tredjepart.⁸⁹

Regelen i Luganokonvensjonen artikkel 7 gir inntrykk av å hjemle adgang til å slå sammen ansvars- og begrensningskrav som startet i ulike jurisdiksjoner når det er mer praktisk at disse behandles under ett på grunn av sammenhengen mellom dem. Det er tilfellet, men bestemmelsen var primært ment å gi rederen eller en annen ansvarlig mulighet til å avskjære ansvarssøksmål ved selv å gå til begrensningssøksmål.⁹⁰ Det rådende syn er at artikkelen også hjemler adgang til negativt fastsettelsessøksmål – søksmål for å få slått fast at transportøren er uten ansvar.⁹¹ EU-domstolen har imidlertid betinget slik adgang av at den type søksmål er hjemlet i nasjonal rett.⁹²

Rotterdam-reglene artikkel 66 kun åpner for søksmål mot transportøren. Begrepsvalget er bevisst. I Hamburg-reglene brukte man ordet ”plaintiff”, med den uheldige virkning at man utilsiktet åpnet for negative fastsettelsessøksmål fra transportør.⁹³ I Rotterdam-reglene har man valgt å begrense denne adgangen i artikkel 71 nr. 2.⁹⁴ Dersom et søksmål

⁸⁸ A/CN.9/579 avsnitt 164 flg.

⁸⁹ Sturley side 28, særlig fotnote 128/ 129.

⁹⁰ Fisknes (1991) side 84.

⁹¹ Selvig (2011) side 380.

⁹² Jf. Tetry-avgjørelsen, sak C-406/92.

⁹³ Sturley side 19.

⁹⁴ Det hindrer ikke transportøren å gå til søksmål om ”ekte” krav, se Sturley fotnote 86.

om ansvarsfrihet fra transportør møtes med et ansvarssøksmål ved en kompetent domstol, må transportøren trekke tilbake søksmålet sitt, jf. artikkel 71 nr. 2. Den samme regelen gjelder for maritim utførende part, men de kan naturligvis fremme sitt krav om begrensning for den nye domstolen. Med forumreglene har man søkt å oppnå en balanse mellom transportør- og lasteierinteresser. Lasteinteressentene er gitt vernetingsvalget etter artikkel 66, mens transportøren er beskyttet mot søksmål i andre jurisdiksjoner enn de opplistede.⁹⁵ Adgang til negative fastsettelsessøksmål ville frata lasteier det privilegiet som er satt i artikkel 66 ved å berøve ham valgfriheten, og omgå de vernetingsregler man har søkt etablert i konvensjonen.⁹⁶ Ved forrang for Luganokonvensjonen gis transportøren større adgang til negative fastsettelsessøksmål setter avsenderes interesser i fare, og forstyrrer en nøye avveid interessebalanse mellom partene.

De øvrige jurisdiksjonsreglene i de to konvensjonene skaper ikke store konflikter. De øvrige bestemmelser i Luganokonvensjonens annet kapittel om domsmyndighet som er lite relevant for fraktavtaler om stykkgodstransport, og resten av reglene i Rotterdam-reglene kapittel 14 behandles gjennom forslagene fra sjølovkomiteen i punkt 4.3.

Til tross for at det ikke foreligger direkte motstrid mellom Lugano og Rotterdam, er forskjellene mellom dem så store at det tydelig vil være problematisk om de skulle eksistere side om side. Kan en slik situasjon unngås?

⁹⁵ A/CN.9/572 avsnitt 140.

⁹⁶ A/CN.9/576 avsnitt 150.

4.2 Kan forpliktelsene etter Luganokonvensjonen omgås?

Som utgangspunkt er Norge folkerettslig forpliktet til å følge Luganokonvensjons bestemmelser. Likevel er det tre måter å omgå Luganokonvensjonen på.⁹⁷ For det første kan partene avtale voldgift som tvisteløsningsmetode, som er helt utelatt i konvensjonen. For det andre er det en unntaksbestemmelse for spesialkonvensjoner i artikkel 67. For det tredje har partene mulighet til å inngå vernetingsavtaler etter artikkel 23. Førstnevnte metode ligger utenfor oppgaven, men de to andre er relevante for Rotterdam-reglene.

Sjølovkomiteen slår fast at

«Heller ikke de europeiske reglene om domsmyndighet, anerkjennelse og fullbyrding av dommer, som Norge er bundet til gjennom Luganokonvensjonen hindrer at Norge binder seg til særregler på bestemte områder ved en konvensjon som Rotterdam-reglene (Luganokonvensjonen artikkel 67).»⁹⁸

Artikkel 67 første ledd lyder:

”Konvensjonen her berører ikke konvensjoner som konvensjonspartene og/eller konvensjonsstatene er bundet av, og som regulerer domsmyndighet eller anerkjennelse eller fullbyrdelse av dommer på **særskilt avgrensede saksfelter**. Med forbehold for de forpliktelser som følger av andre avtaler mellom visse konvensjonsparter, skal konvensjonen her ikke være til hinder for at konvensjonspartene inngår slike konvensjoner.” [min uth.]

Ordlyden ”særskilt avgrensede saksfelter” er ikke videre presis, men etter en ren ordlydsfortolkning virker det som om unntaket kommer til anvendelse på Rotterdam-reglene. ordlyden tyder på at unntaksbestemmelsen ikke kan anvendes på et for generelt virkeområde, men må begrense seg til mer spesifikke saksområder. Det er vedtatt en Protokoll 3 om anvendelse av artikkel 67, uten at denne går noe dypere inn i hva som er riktig forståelse av artikkelen.

⁹⁷ Fisknes (1991) side 102.

⁹⁸ NOU 2012:10 side 46.

Det er lite rettspraksis rundt denne artikkelen. I rapporten utarbeidet i forbindelse med konvensjonen presiseres det at artikkel 67 er en unntaksbestemmelse som må tolkes strengt.⁹⁹ EU-domstolen har imidlertid tolket Brussel I-forordningen artikkel 71, som tilsvarende Luganokonvensjonens artikkel 67. I en prejudisiell avgjørelse besvarte domstolen spørsmål om forholdet mellom forordningen og Konvensjonen om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring ad landevei, forkortet "CMR".¹⁰⁰ Domstolen går ikke inn i en drøftelse av forståelsen av uttrykket "særskilt avgrenset saksfelt", men legger tilsynelatende uten videre til grunn at CMR er en konvensjon som faller under dette begrepet.

Rotterdam-reglene er en transportkonvensjon på linje med CMR. Den kan nok sies å være noe mer omfattende, ettersom den regulerer tilhørende landtransport i tillegg til sjøtransport. Det er likevel klart definert i kapittelet om virkeområde i hvilke tilfeller konvensjonen skal regulere fraktavtaler. Dette taler for at Rotterdam-reglene er en spesialkonvensjon. Dette synet underbygges i litteraturen. Rognlien nevner konvensjoner på transportrettens område som eksempel på slike spesialkonvensjoner som vil falle under unntaksbestemmelsen.¹⁰¹ På sjøtransportens område anses konvensjoner som Hamburg-reglene og Athenkonvensjonen for å omfattes av artikkel 67.¹⁰² Som nevnt tidligere vurderte man et eget kapittel for sjørett. Det ble riktignok ikke fulgt opp i praksis, men at behovet i noen grad var erkjent kan styrke argumentasjonen for at sjørettskonvensjoner bør falle under unntaksbestemmelsen.

⁹⁹ Pocar-rapporten avsnitt 179.

¹⁰⁰ Sak C-533/08 "TNT".

¹⁰¹ Rognlien (1993) side 113.

¹⁰² Fisknes (1991) side 114 flg. Sjøretten har utviklet seg siden artikkelen ble skrevet, så eksemplene er ikke oppdatert. Men som eksempler på spesialkonvensjoner har de likevel verdi, ettersom senere tolkninger ikke har gått imot en slik forståelse av unntaksbestemmelsen.

I artikkelen nevnes også Haag-Visby som mulig unntak, fordi engelsk rett la til grunn en forståelse av artikkel 3 nr. 8 at en jurisdiksjonsklausul som kan medføre lavere ansvar på grunn av nasjonal rett, er ugyldig (side 115). Norsk rett har imidlertid avvist en slik tolkning i Rt. 2007 s. 1759 i tråd med Mærsk-avgjørelsen fra EU-domstolen (sak C-39/02). Haag- og Haag-Visby-reglene inneholder kun materielle regler, ikke substansielle. (Selvig (2011) side 364/365.)

Rotterdam-reglene må derfor sies å falle under betegnelsen «særskilt avgrensede saksfelter». Det innebærer at unntaket i Luganokonvensjonen artikkel 67 kommer til anvendelse, og at Rotterdam-reglene har forrang når vilkårene for anvendelse er oppfylt. Domstolen skal selv prøve sin kompetanse etter spesialkonvensjonen ex officio, jf. artikkel 26 jf. 67 nr. 2. Som sjølovkomiteen selv uttaler i sitatet overfor, innebærer det at Luganokonvensjonen og Rotterdam-reglene ikke vil komme i konflikt dersom Norge bestemmer seg for å ratifisere sistnevnte konvensjon, men at Rotterdam-reglene vil få forrang som *lex specialis*.

Sjølovkomiteen mener at Luganokonvensjonen artikkel 23 vil medføre at jurisdiksjonskapittelet i Rotterdam-reglene uansett vil få begrenset virkning, selv om det blir ratifisert.

«Luganokonvensjonen artikkel 23 om anerkjennelse av eksklusive forumklausuler er til hinder for innføring av særlige regler om jurisdiksjonsklausulers gyldighet på Luganokonvensjonens område, og medfører som nevnt at de følgende bestemmelsene får begrenset praktisk betydning.»

Påstanden fra sjølovkomiteen innebærer enten at unntaket i artikkel 67 ikke kommer til anvendelse, eller at Luganokonvensjonen supplerer Rotterdam-reglene hva gjelder verne-tingsregler.

At unntaksbestemmelsen kommer til anvendelse, er slått fast over. Spørsmålet blir derfor om Luganokonvensjonen kan komme til anvendelse i tillegg til reglene om eksklusive vernetingsavtaler i Rotterdam-reglene.

En slik forståelse vil stride imot formålet med artikkel 67. Bestemmelsen er ment å ivareta Luganostatenes forhold til tredjestater, både på tidspunktet for konvensjonsinngåelse og fremtiden.¹⁰³ Den samme oppfatningen er lagt til grunn i litteraturen, når artikkel 67 får anvendelse skal i prinsippet spesialkonvensjonen anvendes fullt ut.¹⁰⁴ Hensyn til effektivitet og forutberegnelighet tilsier det samme. Det ville skape en ekstremt uoversiktlig og

¹⁰³ Jenard/Möller-rapporten avsnitt 81 og Pocar-rapporten avsnitt 179.

¹⁰⁴ Rognlien (1993) side 113.

komplisert situasjon om artikkel 67-unntaket kun ga delvis hjemmel for andre konvensjoner, og man måtte anvende to sett med vilkår for at en eksklusiv vernetingsavtale skulle være gyldig. Reglene om eksklusive forumklausuler i Rotterdam-reglene vil fullt og helt få forrang foran Luganokonvensjonen artikkel 23.

En siste problemstilling er om Luganokonvensjonens øvrige regler kan komme til å supplere Rotterdam-reglene der disse etterlater et juridisk tomrom. Artikkel 67 tredje ledd gir Luganokonvensjons regler om anerkjennelse og fullbyrdelse anvendelse på dommer etter spesialkonvensjoner, mens fjerde ledd gir utvidet rom for å en mottakerstat å nekte å anerkjenne en utenlandsk dom. Femte ledd gir Luganokonvensjons regler om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer supplerende virkning til spesialkonvensjonens regler. Hvorvidt en spesialkonvensjon skal kunne suppleres av Luganos regler, kommer an på konvensjonens egne jurisdiksjons-, anerkjennelses- og fullbyrdesregler og en tolkning av disse. Det avgjørende vil være om spesialkonvensjonen er ment å være uttømmende.¹⁰⁵ For Rotterdam-reglenes del taler det faktum at jurisdiksjonskapittelet gjort valgfritt for at reglene er ment uttømmende, dersom en stat først ratifiserer kapittel 14. Innholdet i reglene, den detaljerte reguleringen og avvisningen av andre grunner for domsmyndighet i artikkel 69 tyder på at den er ment å utelukke andre reguleringer. Dersom en stat derimot unnlater å ratifisere kapittel 14, er det all grunn til å la Luganokonvensjonen virke utfyllende på rettsområdet for spesialkonvensjonen.

Det er altså fullt mulig å ratifisere Rotterdam-reglene kapittel 14 uten å bryte med de forpliktelsene Norge har påtatt seg gjennom Luganokonvensjonen. Likevel anbefaler sjølovkomiteen at det ikke gjøres, samtidig som den presenterer forslag til nye jurisdiksjonsregler delvis basert på Rotterdams jurisdiksjonsregler.

¹⁰⁵ Fisknes (1991) side 105.

4.3 NOU 2012:10 - Sjølovkomiteens forslag til jurisdiksjonsbestemmelser

I tråd med mandatet presenterte komiteen to alternative forslag til lovendring for jurisdiksjonsregler m.m. i kapittelet om stykkgodstransport. Alternativ A bygger på sjøloven og er utarbeidet i samarbeid med den danske sjølovkomiteen. Jurisdiksjonsreglene er her konsentrert i én omfattende paragraf. Alternativ B ligger både innholdsmessig og konstruksjonsmessig tettere opp mot konvensjonsteksten. Innholdet er i mindre grad revidert og inndelingen i ulike paragrafer (artikler) er beholdt. Begge alternativene gir Luganokonvensjonen forrang, jf. alternativ A § 320i nr. 1 og alternativ B § 320i, og viderefører dermed sjøloven § 310 femte ledd. Komiteen anbefaler alternativ A.¹⁰⁶

Den rettskildemessige bakgrunnen for alternativ A er sammensatt. Den bygger til dels på Rotterdam-reglene artikkel 66-68 og 70-72, dels på sjøloven § 310, som igjen er modellert på Hamburg-reglene artikkel 21.¹⁰⁷ Det kan gjøre det komplisert å finne frem til det riktige bakgrunnsstoff ved anvendelsen av paragrafen. Det er lettere å gjenkjenne bakgrunnen for alternativ B, og finne likheter og forskjeller sammenliknet med konvensjonen når formen fra Rotterdam-reglene er ivarettatt.

I tråd med konvensjonen søker begge alternativ å sikre at tvister løses for en domstol i en stat som er tilsluttet konvensjonen, for vårt vedkommende Norge, dersom tvisten har norsk tilknytning. Derfor er betydningen av «kompetent domstol» som en domstol i en konvensjonsstat ivarettatt gjennom definisjonsbestemmelsen i lovforslagets § 251 nr. 30.

Vernetingsalternativene i stor grad de samme geografisk angitte stedene, jf alternativ A § 320 nr. 2-3 og alternativ B § 320j; hjemsted (alternativ A)/ domisil (alternativ B); avtalt mottaks- og utleveringssted; faktisk laste- og lossested i forbindelse med sjøetappen; eventuelt supplert med verneting i avtalen der søksmål anlegges mot transportør. Bestemmelsene må tolkes som uttømmende, med de unntak og presiseringer som er gjort videre i lovforslagene. Et eksempel på et slikt unntak er arrestunntaket i alternativ A § 320i nr. 12 og alternativ B § 320o, basert på Rotterdam-reglene artikkel 70.

¹⁰⁶ NOU 2012:10 side 47.

¹⁰⁷ Ibid. side 115.

En viktig forskjell i lovforslagene er hvem som har søksmålskompetanse. Alternativ A § 320i annet ledd har beholdt sjølovens begrep «saksøker». Det er partsnøytralt, og kan gjelde for både transportørside og lastesiden. Regelen bygger på Hamburg-reglene artikkel 21.¹⁰⁸ Alternativ B § 320j litra retter seg mot lastesiden når valget av verneting faller på den som fremmer «krav mot transportøren». Forslaget fastholder ordlyden og meningsinnholdet i konvensjonsteksten.

I tillegg til å være partsnøytral hva saksøkerkompetanse angår, har man utelatt artikkel 71 nr. 2 om negativt fastsettelsessøksmål i alternativ A. Bestemmelsen var ment å ramme de tilfeller der transportøren forøker å unngå de verneting som er angitt i artikkel 66 ved selv å anlegge søksmål for bli erklært ikke ansvarlig.¹⁰⁹ Sjølovkomiteen anså det for å være unødvendig «å tette slike hull når reglene her uansett bare har begrenset gjennomslagskraft».¹¹⁰ Kraften er begrenset fordi lovforslaget gir Luganokonvensjonen forrang. Dersom man ratifiserer Rotterdam-reglene, og unntaksbestemmelsen i Luganokonvensjonen artikkel 67 kommer til anvendelse, er det imidlertid viktig å videreføre denne beskyttelsen av lasteier, for å opprettholde formålene med konvensjonen og den interessebalansen som er søkt oppnådd. Artikkel 71 nr. 2 er beholdt i alternativ B, jf. § 320p, trass i at Luganokonvensjonen også er gitt forrang i dette forslaget.

Den samme ulikheten i begrepsbruk fører til at rettsstillingen for den maritim utførende oppdragstaker varierer noe i de to forslagene. De mulige vernetingene det kan anlegges sak mot denne parten er de samme i begge, jf. alternativ A § 320i nr. 4 og alternativ B § 320m. B er imidlertid nøytral med tanke på hvem som kan anlegge sak, den avgrenser ikke søksmålskompetansen til en definert gruppe. Det gjør man i alternativ A. Det er kun «en avsender» som har evne til å anlegge søksmål, med unntak for transportører og andre mari-

¹⁰⁸ Se oppgavens punkt 4.1.2 for kritikk av denne bestemmelsen og bakgrunnen for endring i Rotterdams artikkel 66.

¹⁰⁹ A/CN.9/591 avsnitt 57 og punkt 4.1.2 over.

¹¹⁰ NOU 2012:10 side 115

tim utførende oppdragstakere, jf. § 320i nr. 5. I de interne forhold mellom disse parter får avtalefriheten råde.¹¹¹ Kretsen av mulige saksøkere er altså utvidet i alternativ B.

Adgangen til eksklusive vernetingsavtaler er identiske i innhold, om ikke helt i utforming, jf. alternativ A § 320i nr. 7 og alternativ B § 320k nr. 1. I tråd med Rotterdam-reglene har man tatt sikte på å verne om den presumptivt svakere part ved ikke å åpne for eksklusive, kun supplerende, vernetingsavtaler i alle fraktavtaler. Man antar at denne presumsjonen ikke gjelder for kvantumskontrakter, da disse «inngås i hovedsak av større virksomheter»¹¹², og følgelig er gitt en utvidet avtalefrihet sammenliknet med de øvrige kontraktene.¹¹³

Tredjeparter er gitt en viss beskyttelse mot eksklusive vernetingsavtaler kvantumskontrakter i alternativ A § 320i nr. 8 og alternativ B § 320k nr. 2. Reglene er i stor grad likelydende, med unntak for alternativ B § 320k nr. 2 litra d. Den oppstiller et ytterligere vilkår om at den nasjonale rett hos domstolen som behandler saken anerkjenner at tredjepersonen kan være bundet av slike vernetingsavtaler. Formuleringen er beholdt fordi lovforslaget er ment å ligge tett opptil konvensjonsteksten, av uniformitetshensyn.¹¹⁴ Materielt har forskjellene neppe særlig betydning. Alternativ A hjemler direkte binding av tredjeperson ved eksklusive vernetingsavtaler på de nærmere angitte vilkår i § 320i nr. 8. I A § 320i nr. 9 forsterkes vernet oppstilt i nr. 8 for den godtroende erverver av et fraktdokument, ved å kreve at det skal komme tydelig frem at vernetingsavtalen er ment å binde tredjeparter. B § 320k nr. 3 skal også ivareta tredjeperson, men her gjennom krav til skriftlighet og notoritet fra avtalepartenes side. Kjernen om beskyttelse av tredjeperson er ivaretatt i begge alternativer, om enn på litt ulike måter.

Vernetingsavtale etter at en tvist har oppstått er fullt mulig etter begge forslagene, jf. A § 320i nr. 11 og B § 320q. Paragraf 320q har en tilleggsbestemmelse om taust sam-

¹¹¹ Ibid. side 120.

¹¹² NOU 2012:10 side 57.

¹¹³ Ibid. side 116.

¹¹⁴ Ibid. side 119.

tykke til verneting ved fremmøte, som i alternativ A er overlatt regulert til ordinære prosessregler.¹¹⁵

Reglene for forening og overføring av saker er identiske, jf. alternativ A § 320i nr. 6 og alternativ B § 320p nr. 1. Bestemmelsene er direkte avledet av Rotterdam-reglene artikkel 71 nr. 1.

Alternativ A gjør unntak for en del av reglene om obligatorisk verneting i § 320i i tilfeller der verken det avtalte leveringsstedet eller utleveringsstedet ligger i Norge, jf. § 320i nr. 10. Partene er gitt noe friere adgang til å avtale verneting fordi man antar at norske interesser i mindre grad vil være involvert, og lokale tradisjoner kan være av betydning.¹¹⁶ Verdt å merke seg er at forarbeidene åpner for at det geografiske virkeområdet utvides fra Norge til også å omfatte de øvrige nordiske landene, slik den någjeldende sjøloven § 310 femte ledd gjør. Det vil avhenge av hvorvidt Danmark, Sverige og Finland ratifiserer Rotterdam-reglene og hensynet til nordisk rettsenhet.

Alternativ B viderefører konvensjonens artikkel 69 om andre grunnlag for domsmyndighet som en selvstendig bestemmelse i § 320n. Det er ikke gjort i alternativ A. Men A § 320i må leses slik at lovens grunnlag for jurisdiksjon er uttømmende også i dette alternative lovforslaget. Det står i § 320i annet ledd at «Sak kan **bare** anlegges ved [uttømmende stedsangivelser]...»¹¹⁷, med unntak for maritim utførende oppdragstaker i fjerde ledd, og vernetingsavtaler i sjette og syvende ledd. Med unntak for de forskjeller det er gjort rede for over, er denne forskjellen altså redaksjonell, og har ikke den betydning det kan tyde på når komiteen uttrykkelig har utelatt artikkel 69 fra alternativ A.¹¹⁸

Alternativ B har inkludert bestemmelsen om anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske dommer i § 320r. Denne er ikke tatt med i alternativ A. Slike spørsmål vil da reguleres av vanlig prosessrett og Luganokonvensjonen for de saker som måtte falle under dens virkeområde.

¹¹⁵ Ibid. side 121.

¹¹⁶ NOU 2012:10 side 117.

¹¹⁷ Min utheving.

¹¹⁸ NOU 2012:10 side 115.

Oppsummeringsvis kan man si at alternativ B rent utseendemessig ligger nærmere konvensjonens oppbygging, og er kanskje lettere å navigere i, med kortere bestemmelser og overskrifter til den enkelte. I alternativ A er reglene samlet i én paragraf, som gjør leingen tyngre. På en annen side har A samlet reglene, fjernet deler som kan virke overflødig og forenklet noe. B bærer mer preg av hovedregler, unntak og henvisninger.

Om partsnøytralitet kontra lasteierbeskyttelse i henholdsvis A 320i og B 320j er materielt bedre, beror på en konkret vurdering av partenens stilling i markedet. Det må også tas i betraktning den sannsynlige fremtidige utviklingen, ettersom Rotterdam-reglene, dersom de oppnår den nødvendige tilslutning for å trå i kraft, forhåpentlig vil gjelde i lang tid fremover. Med tanke på den internasjonale karakter konvensjonen er søkt å ha, er det nok en fordel at potensielle svakere lasteinteresser i land med dårligere utbygget vern søkes beskyttet. Det er noe Norge må gjøre rom for dersom man ønsker rettslig uniformitet.

Et viktig punkt er hvilken gjennomslagskraft argumentet om nordisk rettsenhet bør ha. På det nåværende tidspunkt kan det se ut som om den i noen grad er truet av europeiseringen. Og er det fortsatt grunn til å vektlegge argumentet like tungt som før? Finnes det andre handelspartnere som er like viktige for Norge som de nordiske landene? Dette punktet kommer jeg tilbake til i drøftelsen under.

Et punkt som virker bagatellmessig, men som kan få stor betydning, er regelen om negative fastsettelsessøksmål. Dersom Rotterdam-reglene ratifiseres og unntaksbestemmelsen i Luganokonvensjonen får anvendelse, kan det virke fornuftig å inkludere regelen om begrenset adgang til å reise søksmål om fastsettelse av fraværende erstatningsplikt. Slik kan faren for forum shopping fra transportørens side reduseres.

Etter at sjølovkomiteen har fremlagt sine forslag, står lovgiver foran fire alternativer. For det første kan man helt unnlate kapittel 14. Det andre og tredje alternativet er komiteens alternativer A og B. Den siste muligheten er å ratifisere kapittel 14 på den foreskrevne måten i artikkel 91.

5 Lovgivers ulike navigasjonsmuligheter

Resultatet av de fleste transportavtaler er at lasten kommer vel frem. Det er likevel uunngåelig at noe last blir skadet eller forsvinner underveis, og da må rettsreglene fordele det økonomiske ansvaret for tapet som oppstår. Disse reglene vil i sin tur påvirke de involverte parter oppførsel og forberedelse.¹¹⁹ Dersom reglene er likeartede i de fora hvor det er sannsynlig at partene vil og kan løse sine uenigheter, reduserer det muligheten for at partene vil spekulere i hvordan de kan oppnå et mest mulig fordelaktig rettslig resultat. Like regler kan forhindre forumshopping.

Ikke bare materiellrettslige ulikheter kan foranledige forum shopping. Ulikheter i rettstradisjoner og lovgivningen utenfor sjørettsområde kan være relevant for partene å ta i betraktning. Prosessreglene er som regel nasjonale, og kan prege rettergangen.¹²⁰ Andre faktorer kan være de rent praktiske, som den enkelte domstols effektivitet og avstand til den.¹²¹

Forum shopping forutsetter at saksøker har valget mellom flere jurisdiksjoner, og at forskjellene på en eller annen måte gjør et forum mer gunstig enn et annet. Jurisdiksjonsregler søker å fordele internasjonal domskompetanse, og avgjøres ut fra tilknytningsfaktorer, nasjonale regler og internasjonale forpliktelser.¹²² Tre hensyn spiller inn på utformingen av vernetingsregler; hensynet til saksøkte, hensynet til saksøker og hensynet til bevisføringen.¹²³ Et særlig utslag av disse hensynene er vernetingsavtaler. På den ene siden kan slike avtaler gi partene økt forutberegnelighet og motvirke forum shopping.¹²⁴ På en annen side gir det enda et forum å velge mellom.

Forum shopping er problematisk av flere årsaker. Det bryter med grunnleggende rettsprinsipper som rettssikkerhet og forutberegnelighet. Det vil som regel være den mest

¹¹⁹ Thomas (2009) side 29.

¹²⁰ Selvig (2013) side 28.

¹²¹ Thomas (2009) side 274.

¹²² Cordes (2010) side 54.

¹²³ Fisknes (1991) side 10.

¹²⁴ Cordes (2010) side 61 jf. side 45/46.

ressurssterke avtaleparten som har anledning til å hyre juridisk assistanse for å utrede mulige utfall i de ulike jurisdiksjonene, og faktisk få saken sluppet inn.

Det er to måter å begrense adgangen til forum shopping. Enten ved å vedta de samme materiellrettslige regler, slik at utfallet vil bli det samme uansett hvor tvisten legges frem. Eller ved å regulere premissene for at saker slipper inn for domstolene. Der Lugano-konvensjonen ikke påvirker det materielle utfallet, kun forumvalg, prøver Rotterdam-reglene primært å oppnå substansiell likhet, men også å begrense adgang til jurisdiksjoner.

Per dags dato er forum shopping og andre relaterte problemer søkt løst på tre ulike nivåer; nordisk, europeisk i EU-rettslig forstand og globalt. Felles for de tre retningene under er at de alle søker rettsenhet for domsmyndighet, men på ulik måte og i ulik skala.

5.1 Nordisk rettsenhet

Sjøloven stiller opp enkelte preseptoriske vernetingsalternativer, jf. § 310 første ledd. Disse er imidlertid gjort deklarasjon for avtaler om stykkgodstransport uten den nødvendige nordiske tilknytning, jf. femte ledd. Regelen er et utslag av det nordiske sjølovssamarbeidet.

Argumentet om nordisk rettsenhet er sterkt vektlagt i sjølovkomiteens lovforslag. Tradisjonene for nordisk rettslig samarbeid er sterke på sjørettens område.¹²⁵ Det begrunner komiteens anbefaling å ikke ratifisere Rotterdam-reglene kapittel 14¹²⁶, beholde forrangsbestemmelsen for Luganokonvensjonen og legge til grunn alternativ A som sjølovens nye regler om jurisdiksjon.¹²⁷ Det kan imidlertid stilles spørsmålstegn ved hvor viktig argumentet vil være i den fremtidige utviklingen av sjøretten.

Sjøfart mellom de nordiske landene har vært omfattende og man har derfor sett seg tjent med likeartede regler. Det siste produktet av dette samarbeidet er sjøloven av 1994. Norge, Sverige, Danmark og Finland skapte i samarbeid en sjølov der ansvarsreglene for

¹²⁵ Selvig (2013) side 14 flg.

¹²⁶ NOU 2012:10 side 12.

¹²⁷ NOU 2012:10 side 47.

stykkgodstransport var basert på Haag-Visby-reglene, og tilpasset Hamburg-reglene i den grad de to konvensjonene ikke var uforenelige.¹²⁸ På det daværende tidspunkt var Norge, Sverige og Finland kun bundet av Luganokonvensjonen av 1988¹²⁹, og det ble tatt høyde for disse forpliktelsene gjennom en forrangsbestemmelse i den dagjeldende sjøloven § 310. Lovgivningskompetansen til de nordiske landene var annerledes da enn i dag. Sverige, Finland og Danmark har siden fått større forpliktelser overfor EU, og mindre grad av autonomi. Det er en utfordring for et videre nordisk samarbeid.

Sverige og Finland ble medlemmer i EU i 1995. De var med andre ord ikke bundet til felleseuropeiske regler da sjøloven ble vedtatt, og sto fritt til å utøve sin lovgivningsmyndighet. Da Amsterdamtraktaten redefinerte EUs indre struktur og gjorde justissamarbeidet til et felleseuropeisk anliggende, innebar det at Sverige og Finland ga fra seg en del av sin lovgivningsmyndighet, og de står ikke lenger fritt til å lovregulere på privattretts område. En rekke forordninger fra EU setter i dag skranker for nasjonal regulering på sjørettens område. Brussel I-forordningen artikkel 71 har ikke den samme muligheten som Luganokonvensjonen artikkel 67 gir til å inngå spesialkonvensjoner og påta seg internasjonale forpliktelser også etter at konvensjonen ble inngått. Slike senere forpliktelser ikke gyldige for EUs medlemsland, kun tidligere inngåtte folkerettslige avtaler anerkjennes. Roma-forordningene¹³⁰ regulerer lovvalsregler som vil legge begrensninger på lovgivers nasjonale spillerom.¹³¹ Roma I regulerer hvilken lov som får anvendelse på avtaleforpliktelser og den andre hvilken lov som får anvendelse på forpliktelser utenfor avtaleforholdet. Sverige ser seg nå nødt til å foreta lovendringer i sjölägen kapittel 13 som følge av nye EU-regler. I en foreløpig upublisert artikkel skriver advokat Jonas Rosengren at:

¹²⁸ Ot.prp.nr.55 (1993-1994) side 3.

¹²⁹ Luganokonvensjonen trådte først i kraft for Danmark i 1996. Danmark har vært medlem av EU siden 1972, men har reservert seg på en del områder, blant annet justissamarbeidet, se også fotnote 19. Finland og Sverige ble medlemmer i 1995.

¹³⁰ Forordning 593/2008 av 17. juni 2008 (Roma I) og forordning 864/2007 av 11. juli 2007 (Roma II).

¹³¹ I en foreløpig upublisert artikkel av Jonas Rosengren, *Lagval, jurisdiktion och skiljedom vid sjötransportavtal*,

”Sjölagens regler om lagval samt juridiktions- og skiljedoms klausuler bygger også på en utgangspunkt om svensk lagstifningsutrymme som inte längre föreligger med hänsyn till Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.”¹³²

Rosengren poengterer at den svenske sjøloven i dag er misvisende, fordi regler som gir inntrykk av og var ment å være tvingende, ikke får den anvendelsen de opprinnelig var tiltenkt, på grunn av EU-rettslige forordninger.¹³³

For Danmark er situasjonen spesiell. Da Amsterdam-traktaten ble inngått i 1999, reserverte Danmark seg mot justissamarbeidet.¹³⁴ De står derfor friere enn den gjengse medlemsstat til å regulere rettslige anliggende også på privatrettens område. Landet er tilsluttet Romakonvensjonen av 1980 om lovvalg for kontraktuelle forpliktelser, men er ikke bundet av de to nyere Roma-forordningene på grunn av reservasjonen. Dette gjenspeiles blant annet det dansk-norske samarbeidet i forbindelse med NOU 2012:10, der også delegater fra andre nordiske land deltok, men kun som observatører, ettersom deres handlingsrom er begrenset inn av EU-rettslige forpliktelser.¹³⁵

Norge er som kjent ikke medlem av EU, men deltar i det europeisk økonomiske samarbeid, og er en del av det indre marked.¹³⁶ Disse ulike rettslige posisjonene gjør det legitimt å stille spørsmålstegn ved hvor stor fremtid et nordisk samarbeid har på det sjørettslige området.

Et ytterligere argument er at mye av det nordiske sjørettssamarbeidet har vært basert på konvensjoner. Et økt internasjonalt samarbeid svekker de muligheter de nordiske landene har for å fortsette sin ambisjon om nordisk rettsenhet.¹³⁷

Mulighetene for fortsatt nordiske uniformitet på sjørettens område kan etter dette synes svekket. Dette er en problemstilling som ikke drøftes nærmere i NOU 2012:10, og

¹³² Rosengren, Jonas *Lagval, jurisdiktion och skiljedom vid sjötransportavtal* side 4, foreløpig upublisert.

¹³³ Ibid. side 14.

¹³⁴ Treaty of Amsterdam, 1997, Protocol on the position of Denmark.

¹³⁵ NOU 2012:10 side 45, punkt 13.2.

¹³⁶ EØS-avtalen artikkel 8.

¹³⁷ Selvig (2013) side 29/30.

som svekker argumentet om hensynet til nordisk rettsenhet slik det fremstilles av sjølovkomiteen.

5.2 Europeisk rettsenhet

Det er ikke bare nordisk rettsenhet som vektlegges i sjølovkomiteens utredning, også forholdet til Europa står sentralt.

«Det er nok mest oversiktlig å ha samme forhold til konvensjon og de europeiske reglene om jurisdiksjon, anerkjennelse og fullbyrding av dommer som Norges nærmeste samarbeidspartnere i EU, deriblant de tre nordiske EU-landene.»¹³⁸

Luganokonvensjonen er en folkerettslig traktat og binder konvensjonsstatene på folkerettslig grunnlag. Det eksisterer et folkerettslig prinsipp som tilsier at statene har en plikt til lojalt å overholde de avtaler de har inngått. Dette prinsippet er nedfelt i Wienkonvensjonen¹³⁹ artikkel 26. Norge har ikke ratifisert denne konvensjonen, men den er antatt å være en kodifisering av gjeldende folkerettslig sedvanerett, og binder derfor også Norge.¹⁴⁰ Lojalitetsprinsippet finnes også i norsk rett i dag i en litt annen form, nemlig presumsjonsprinsippet; Norsk rett presumeres å være i samsvar med folkeretten. Dette prinsippet er klart slått fast av Høyesterett blant annet i Rt. 2000 s. 1811 (Finanger I), premiss 6. Norge har derfor både en konvensjonsfestet og en prinsipiell plikt til å etterleve forpliktelsene etter Luganokonvensjonen. Men ettersom konvensjonen selv åpner for unntak i artikkel 67, vil ikke Norge bryte med disse forpliktelsene dersom Rotterdam-reglene kapittel 14 ratifiseres. Kan det være andre grunnlag som tilsier at Norge ikke bør slutte seg til jurisdiksjonskapittelet?

Luganokonvensjonen binder altså Norge på et rent folkerettslig nivå, og inngår ikke som en del av EØS. Som komiteen uttrykker det, «Norge er ikke bundet av EUs konstitu-

¹³⁸ NOU 2012:10 side 46.

¹³⁹ Vienna Convention on the Law of Treaties (1969).

¹⁴⁰ Ruud (2006) side 74.

sjon; heller ikke via EØS-avtalen».¹⁴¹ Rent juridisk er dette selvfølgelig riktig. Luganokonvensjonen er inngått på selvstendig grunnlag, i alminnelige konvensjonsformer og etter alminnelige folkerettslige regler. I tillegg har den en klar egenverdi som et felles instrument innenfor rettssamfunn som likner hverandre. Siden den ikke utgjør en del av det EØS-rettslige rammeverket kan ikke EU gjøre nytte av de sanksjonsmuligheter som følger av EØS-avtalen dersom Norge skulle bestemme seg for å ratifisere jurisdiksjonskapittelet i Rotterdam-konvensjonen.

Samtidig er konvensjonen utvilsomt knyttet til EØS-samarbeidet og det frie marked. Kan det foreligge en utvidet lojalitetsplikt for Norges del overfor Lugano-medlemmene på grunnlag av det særegne forholdet til EU?

Det er ubestridt at det finnes et lojalitetsprinsipp innad i EU, det er traktatfestet i TEU artikkel 4 (3).¹⁴² Bestemmelsen forplikter så vel den enkelte medlemsstat som EUs institusjoner, og er tillagt til dels stor betydning av EU-domstolen.¹⁴³ I hvilken grad et tilsvarende prinsipp eksisterer innen EØS, er mindre klart. En lojalitetsforpliktelse kan leses ut av EØS-avtalen¹⁴⁴ artikkel 3:

«Avtalepartene skal treffe alle generelle eller særlige tiltak som er egnet til å oppfylle de forpliktelser som følger av denne avtale. De skal avholde seg fra alle tiltak som kan sette virkeliggjøringen av denne avtales mål i fare.

De skal videre lette samarbeidet innen rammen av denne avtalen.»

Det er klart at artikkel 3 oppstiller en viss lojalitetsplikt for EØS-medlemmene. Spørsmålet er hvor langt denne plikten strekker seg.

Etter første ledd kan «alle generelle og særlige tiltak» også tolkes til å gjelde utenfor avtalens rammer, og dermed inkludere Luganokonvensjonen som et tiltak egnet til å oppfylle forpliktelser etter avtalen, som indre marked i avtalens del II (Det frie varebytte).

¹⁴¹ NOU 2012:10 side 46.

¹⁴² Treaty on the European Union (2010)

¹⁴³ EØS-rett (2004) side 75.

¹⁴⁴ Avtale om det Europeiske økonomiske samarbeidsområde.

I lys av annet ledd kan ordlyden i første ledd tolkes til kun å gjelde forpliktelser etter avtalens rammer. EØS-avtalen med de tilhørende protokoller er ganske nøye regulert. Begrepene kan ofte være vide og omfattende, men ordene er valgt for å unngå tvetydigheter og uenigheter i ettertid. Landbruk- og fiskerinæringen er for eksempel unntatt avtalens generelle regler om det frie varebyttet, jf. avtalens kapittel 2. Protokoll 9 regulerer nærmere forholdet mellom partene for «handel med fisk og andre produkter fra havet»¹⁴⁵, med hjemmel i EØS-avtalen artikkel 20. En slik detaljert regulering taler mot at en bestemmelse skal kunne tolkes utvidende til å gjelde områder som ikke direkte er regulert av den aktuelle artikkelen eller andre regelverk med hjemmel i artikkelen. Jurisdiksjonsregulering utgjør ikke en del av EØS-avtalen, og må derfor sies å falle utenfor ”avtalens rammer”. Ordlyden i bestemmelsen og tilhørende protokoller taler mot at Luganokonvensjonen kan inkluderes i artikkel 3.

Formålsforskjeller mellom EU og EØS-avtalen taler mot at lojalitetsforpliktelsen etter TEU artikkel 4 (3) er direkte overførbar. Argumentasjon fra EU-domstolens side som er knyttet til EUs overstatlige karakter, kan ikke begrunne en lojalitetsplikt for EFTA-landene. Der EU-domstolen bruker argumenter basert på samarbeidsplikt, vil begrunnelsene imidlertid ha overføringsverdi.¹⁴⁶ Det vil altså foreligge en lojalitetsplikt på de områder som er felles for EU og EØS. Men som følge av EØS-avtalens mindre omfattende karakter enn EU-samarbeidet, kan den ikke tolkes like vidt som EU-landenes lojalitetsplikt.¹⁴⁷

At det foreligger en lojalitetsplikt etter EØS-avtalen, men at den ikke er like omfattende som for EU, bekreftes i forarbeidene til tvisteloven.¹⁴⁸ Den er også erkjent av Høyesterett i Finanger I-dommen¹⁴⁹, premiss 7. Denne forpliktelsen har både en negativ og en positiv side ved at staten er forpliktet til å ta de nødvendige skritt for å sikre oppfyllelse av avtaleforpliktelsene, samt avstå fra handlinger som kan sette avtalens formål i fare, jf. den

¹⁴⁵ Jf. tittelen til protokoll 9.

¹⁴⁶ Bull, EØS-loven, note 6, EØS-rett (2004) side 101.

¹⁴⁷ EØS-rett (2004) side 101.

¹⁴⁸ NOU 2001:32 Rett på sak Lov om tvisteløsning (tvisteloven) punkt 4.2.2. side 154

¹⁴⁹ Rt. 2000 s. 1811

siterte uttalelsen fra EFTA. Det innebærer at dersom lojalitetsplikten skulle omfatte Rotterdam-reglene, har Norge plikt til ikke å ratifisere traktaten.

Det kan imidlertid ikke være holdbart at EØS-avtalen skal diktere Norges handlingsrom på områder som ligger utenfor avtalens rammer. Selv om det foreligger en lojalitetsplikt overfor de øvrige avtalepartene må denne være begrenset til å gjelde innenfor avtalens virkeområde. Norge står fritt til å ratifisere Rotterdam-reglenes kapittel 14, dersom det er ønskelig.

En annen vurdering er hvordan det på det politiske og diplomatiske plan vil oppfattes av EU at Norge ratifiserer jurisdiksjonsreglene i Rotterdam-reglene til fordel for Luganokonvensjonen. Det er et moment som kan styrke argumentene for å beholde felles regler med den europeiske regionen. Det er dessuten fordeligaktig å inngå rettslig samarbeid med land som ligger nært hverandre geografisk, kulturelt, økonomisk og ikke minst hva angår rettssystem.¹⁵⁰

På det nåværende tidspunkt er det lite trolig at EU vil komme til å ratifisere Rotterdam-reglenes kapittel 14, primært på grunn av de interne reglene i Brussel I forordningen. På dette spesielle rettsområdet vil altså norsk rett være i utakt med store deler av Europa om Norge velger å gjennomføre kapittel 14.

Det er viktig for Norge å opprettholde en god tone med sine samarbeidspartnere, og generelle politiske og diplomatiske relasjoner kan tale for å la EØS-avtalen påvirke Luganokonvensjonen. Samtidig kan ikke politiske forhold binde en stat i den grad at den blir handlingslammet på områder som kan anses for adskilt fra samarbeidsområdet. Norge må tenke på andre relasjoner enn kun de til EU, selv om unionen er en betydningsfull samarbeidspartner.

Norges interesser er ikke diametralt motsatt EU sine, og dersom EU ser seg tjent på å ratifisere Rotterdam-jurisdiksjonsreglene, har man full anledning til det. Det har oppstått visse praktiske problemer i anvendelsen av Brussel I-forordningen innad i EU. Et eksempel er tolkningen av eksklusive vernetingsavtaler i artikkel 23.¹⁵¹ Dersom vernetingsbestem-

¹⁵⁰ Fisknes (1991) side 17.

¹⁵¹ Thomas (2009) side 276.

melsene i Rotterdam kapittel 14 viser seg lettere å anvende og en forbedring er det større sannsynlighet for at EU vil vurdere å ratifisere reglene. UNCITRAL har gjort det de kan for å gjøre tilslutning lett for EU, gjennom opt in-klausulene for de enkelte medlemslandene i artikkel 74 og 78, og muligheten for EU som organisasjon å slutte seg til konvensjonen gjennom REIO-klausulen i artikkel 93.

Artikkel 93 er ikke den eneste måten EU eller den enkelte medlemsstat kan slutte seg til jurisdiksjonsreglene. Den enkelte medlemsstat kan ratifisere etter særskilt tillatelse fra EU-organene.¹⁵² Ulempen er at når kun en stat ratifiserer en konvensjon, blir det ikke en del av fellesskapsretten, kun den nasjonale rett.¹⁵³ Da får konvensjonen heller ikke forrang over sekundærlovgivningen.¹⁵⁴

På områder der kompetansen er delt, som transportretten, kan EU sammen med medlemsstatene inngå såkalte ”mixed agreements”. Dersom ikke alle medlemsstatene ønsker å slutte seg til den aktuelle konvensjonen, for eksempel fordi den internasjonale avtalen ikke faller innenfor deres interessesfære¹⁵⁵, kalles avtalen ”incomplete mixed agreements”.¹⁵⁶ Problemet med denne tilnærmingen er at det kan være vanskelig å avgjøre hvor den enkelte medlemsstats plikter og rettigheter etter konvensjonen slutter og Fellesskapets begynner. En annen tilnærming er tilsvarende den som ble gjort i HNS-konvensjonen, se punkt 3.4.1, der medlemsstatene fikk autorisasjon fra EU-institusjonene til å omgå Brussel I-forordningen ”in the interest of the Community”. Noe tilsvarende er foreslått i litteraturen for Rotterdam-reglene.¹⁵⁷

Når statene får tillatelse til å ratifisere på vegne av Fellesskapet, kan det tyde på at EU i noen grad påtar seg ansvar for implementering og etterfølgelse. Det negative aspektet

¹⁵² Thomas (2009) side 262/ 263.

¹⁵³ Jf. Intertanko-saken og Røsæg (2013) side 252 flg.

¹⁵⁴ Sannsynligvis ville motstrid mellom en forordning og en konvensjon som er akseptert inngått av EU sentralt, bli tolket bort, også av hensynet til tredjestater. Noen automatisk forrang foreligger imidlertid ikke, etter de vanlige fellesskapsreglene.

¹⁵⁵ Typisk stater uten kystlinje i en del sjørettslige konvensjoner.

¹⁵⁶ Ringbom (2005) side 166 flg.

¹⁵⁷ Ibid. side 187

er, som får ”mixed agreements”, at det er vanskelig å fastslå hvem som til syvende og sist har forpliktet seg til konvensjonen. Dersom EU ikke vil påta seg forpliktelse til å implementere reglene i den internasjonale konvensjonen, men overlater det til den enkelte stat, betyr det i teorien at konvensjonsreglene hierarkisk vil være underordnet Brussel I-forordningen fordi sistnevnte i kraft av å være EU-regler vil ha forrang over sekundærlovgivning. I sak C-61/94 ga imidlertid EU-domstolen konvensjonsregler inngått ”on behalf of the Community” forrang over sekundærlovgivning.¹⁵⁸ Men her var det snakk om en konvensjon der EU i kraft av å være en regional organisasjon ikke hadde rett til å slutte seg til konvensjonen. Om tolkningen vil stille seg annerledes dersom EU ikke ratifiserer kapittel 14 i tråd med artikkel 93, men oppfordrer medlemslandene til å gjøre det, er usikkert, men ikke utenkelig.

Et annet problem kan gjøre seg gjeldende dersom EU ratifiserer jurisdiksjonsreglene, og de enkelte medlemsland konvensjonen for øvrig. Om domsmyndigheten skulle tilfalle en stat som ikke har ratifisert, skal EU da kanalisere tvisten til en annen konvensjonsstat, eller se bort fra EUs konvensjonsforpliktelser når staten ikke har ratifisert? ”Begge deler blir like galt, og viser hvor vanskelig det kan være å anvende EUs kompetanseregler i forbindelse med en internasjonal konvensjon som ikke er skapt for det.»¹⁵⁹

Som den store internasjonale aktøren EU er, kan organisasjonen ikke utelate å ta et standpunkt. EU hadde hatt den nødvendige formelle kompetanse og organisasjonsstørrelse til å bli en viktig initiativtaker og fremdriver i det internasjonale maritime miljøet. Også EU har behov for sjørettslig regulering øker ettersom tung trafikk preger veiene i Europa, og politikken beveger seg mot en mer bærekraftig transportsektor.¹⁶⁰ Det virker imidlertid som om de har nøydd seg med en sekundær rolle.¹⁶¹ Det kan være flere grunner til dette. EU besitter ikke den samme kunnskap og erfaring som de store maritime organisasjonene når det kommer til normgivning på dette særskilte feltet. Dessuten strekker ikke EUs interesser seg

¹⁵⁸ Ringbom (2005) side 167, fotnote 427.

¹⁵⁹ Røsæg (2013) side 265.

¹⁶⁰ Eftestøl-Wilhelmsson (2011) side 38.

¹⁶¹ Ibid. side 42.

globalt på samme måte som for eksempel FN. EUs felt er primært begrenset til deres geografiske avgrensede virkefelt, og utover det, hva som kan komme dette markedet til gode. Global rettsenhet er ikke et mål i seg selv for EU. Derfor har man valgt å holde en mer passiv profil, oppmuntre til og deltatt i fortsatt internasjonalt samarbeid der det gagnar deres interesser, og supplert med egen lovgivning der det har vært ansett for nødvendig.

En slik tilnærming kan kritiseres. EU har skapt et internasjonalt problem ved å lage interne regler som også i stor grad får betydning for tredjeparter, uten at de tar ansvar for å finne løsninger. Brussel I-forordningen er i høyeste grad regulering av intern rett, men ringvirkningene er som vi har sett blitt store for det internasjonale samfunnet. Likevel har EU sentralt tatt begrenset ansvar for å lette internasjonalt konvensjonsarbeid. Vel så ofte er det øvrige internasjonale organisasjoner som har måttet tilpasse seg i løpet av forhandlingene.

En positiv virkning av denne innstillingen er EU kan føre til økt oppslutning om sentrale internasjonale konvensjoner. Om den trår inn som medlemspart selv, som ved Athen-konvensjonen, eller oppfordrer sine medlemsstater å slutte seg til og ratifisere, som HNS-konvensjonen, kan EU bidra til en raskere prosess fra vedtakelse til ikrafttredelse.¹⁶² At EU allerede har tatt slike forpliktende skritt tidligere, tilsier at vegringen ikke burde være for stor når det kommer til Rotterdam-reglene heller. Tilslutningen til Athen-konvensjonen må regnes for en suksess, og reglene ble relativt ukomplisert implementert i form av en EU-forordning.¹⁶³

Av hensyn til internasjonal rettsenhet er det bedre om EU innfører jurisdiksjonsreglene i Rotterdam-konvensjonen i stedet for å holde på regionale løsninger.¹⁶⁴ Det kanskje aller beste hadde vært om EU ratifiserte hele avtalen på vegne av medlemsstatene, ikke bare kapittel 14. Slik hadde man unngått uklarheter om hvilke forpliktelser som ligger på henholdsvis EU og det enkelte medlemsland, og man hadde sikret konvensjonen forrang

¹⁶² H. Ringbom, "Elefanten i glassuset?", Marius 417 s. 59 flg.

¹⁶³ Røsæg (2005) side 206 og (2013) side 260.

¹⁶⁴ Boman (2005) side 70.

over både primær og sekundær EU-rett.¹⁶⁵ I praksis er nok den muligheten forlatt, ettersom en del av medlemsstatene har signert, og Spania som det første landet allerede har ratifisert.¹⁶⁶

Rotterdam-reglene drøftes aktivt innen EU-samarbeidet¹⁶⁷, men siden faktiske skritt mot en ratifikasjon fortsatt synes langt unna, er det på det nåværende tidspunkt tryggest å legge til grunn at EU vil beholde Brussel I-forordningen og Luganokonvensjonen. Instrumentene bidrar til rettsenhet på jurisdiksjonsområdet, men ikke til materiell eller prosessuell uniformitet for øvrig.

EU/EØS-regelverket stiller opp mange alternative fora, både gjennom de generelle reglene og særlig når spesialjurisdiksjoner kommer i tillegg. Det åpner for nye former for forum shopping. Et eksempel er negative fastsettelsessøksmål som gjennomgått i punkt 4.1.2. I Luganokonvensjonen er slik adgang hjemlet i artikkel 71 annet ledd. EU-domstolen har imidlertid satt det vilkår at denne typen krav må ha hjemmel i materiell nasjonal lov¹⁶⁸, men er det tilfellet, setter ikke Brussel I-forordningen prosessuelle skranker. Det man kan risikere med slik adgang er at ulike krav med utspring i samme tvist verserer for ulike domstoler i forskjellige stater. Lis pendens-reglene i avsnitt 9 skal motvirke slike tilfeller, men som det skulle vise seg i Prolific-saken for den danske høyesterett virker ikke reglene alltid etter sin hensikt.

5.3 Global rettsenhet

Sjølovkomiteen anbefaler klart de materielle reglene i Rotterdam-konvensjonen, ”slik at norsk rett blir i samsvar med den nyeste versjonen av de internasjonale konvensjonene om uniform lovgivning”.¹⁶⁹ Det samme gjelder ikke for jurisdiksjonsreglene. Her er tanken, som det har fremgått over, å ivareta den nordiske og EU-baserte rettsenheten. Som drøftel-

¹⁶⁵ Hoeks (2011) side 219.

¹⁶⁶ NOU 2012:10 side 45. I tillegg til Togo, som ratifiserte 17.07.12, jf. Rotterdam-reglenes hjemmesider.

¹⁶⁷ l.c.

¹⁶⁸ ECJ C-406/92 The Tatry v Maciej Rataj.

¹⁶⁹ NOU 2012:10 side 45.

sene i oppgavens tidligere deler har vist, er det ikke lenger umiddelbart innlysende at nordisk og europeisk rettslig enhet verken er uforenelig med global rettsenhet eller å foretrekke fremfor internasjonal uniformitet. Ratifisering av Rotterdam-reglene kapittel 14 kan bidra til nettopp dette.

Åpenbare fordeler med jurisdiksjonsregler etter Rotterdam- fremfor Luganokonvensjonen er nettopp i muligheten for utbredelse og stor rettsenhet. Der Luganokonvensjonen er lukket for en viss krets av medlemsstater og konsentrert rundt det europeiske indre marked, søker Rotterdam-reglene å åpne nye markeder og lette handel med disse. Tankegangen er ikke fremmed for norsk politikk. Innenfor den maritime sektoren anerkjennes den globale veksttrenden, og det er et uttalt mål at norske maritime næringer skal ta del i denne utviklingen.¹⁷⁰

Et viktig forbehold for en slik hypotese er at jurisdiksjonsreglene faktisk oppnår en tilstrekkelig grad av tilslutning til at stor internasjonal rettsenhet på det aktuelle rettsområde er en reell mulighet. Dette er forbehold også sjølovkomiteen tar i sin anbefaling av de materielle reglene.¹⁷¹ NOU fremholder USA og Kina som viktige undertegnere.¹⁷² Historisk utløste USAs tilslutning til i 1936 et skred av signaturer de følgende årene.¹⁷³ Selv om det foreløpig ikke er igangsatt intern prosess for ratifikasjon har USA undertegnet Rotterdam-reglene. Det tegner positivt for fremtidig oppslutning.

Dersom Rotterdam-reglene trer i kraft kan konvensjonen bidra til å motvirke forum shopping på to måter. For det første gjennom den materiellrettslige enhet som oppnås ved tilstrekkelig antall tilslutninger. For det annet gjennom begrensninger i forumvalg i kapittel 14. Det er en fordel som også anerkjennes av sjølovkomiteen:

¹⁷⁰ Maritim strategi 2007 (2007) side 1.

¹⁷¹ Ibid. side 45/46.

¹⁷² l.c.

¹⁷³ Thomas (2009) side 6.

«Har man lykkes fullt ut i harmoniseringen, vil ingen av partene kunne oppnå en fordel ved å anlegge sak i en spesiell jurisdiksjon («forum shopping»), slik at man unngår visse fordyrende elementer i konfliktløsningen og en mulighet for ressurssterke til å innrette seg til egen fordel.»¹⁷⁴

Skal en stat slutte seg til Rotterdam-reglene, betinger det at Haag-, Haag-Visby- og Hamburg-reglene sies opp, dersom landet er konvensjonsstat til en av disse, jf. Rotterdam artikkel 89. For Norges del innebærer det at Haag-Visby-reglene må sies opp. Dersom kapittel 14 ikke ratifiseres, innebærer det en spesiell situasjon for sjøloven § 310. Den er basert på Hamburg-reglene uten at Norge er offisielt tilsluttet konvensjonen, og kan formelt bli stående. På den annen side vil det virke mot Rotterdam-reglenes hensikt, som er å erstatte tidligere regelverk på området for fraktavtaler om stykkgoods. Som sjølovkomiteen har foreslått, kan de opprinnelige nordiske reglene beholdes, og tilpasses jurisdiksjonsreglene i kapittel 14. Situasjonen blir i så fall vernetingsregler med ekstremt mange rettslige grunnlag og mulige rettskilder for tolkning.

Rotterdam-reglenes bestemmelser om domsmyndighet er i stor grad basert på Hamburg-reglene.¹⁷⁵ Materielt er reglene basert på både Haag-Visby og Hamburg. Det er et moment som taler for at Norge bør slutte seg til Rotter-konvensjonen. Reglene vil ikke være drastisk forskjellige fra de vi allerede kjenner til, men mer moderne og med potensiell større oppslutning.¹⁷⁶ For jurisdiksjonsreglenes del er den fordel at bakgrunnsretten vil bli forenklet med én enkelt konvensjon som basis, og ett sett forarbeider når den tid kommer.

Det er ikke til å komme utenom at som internasjonalt instrument tar Rotterdam-reglene i mye større grad enn Luganokonvensjonen hensyn til de særlige regler som gjør seg gjeldende på sjøtransportrettens område. Det kom frem i sammenlikningen i punkt 4.1. For å ivareta interessebalansen som er søkt opprettet i Rotterdam-reglene, kan det være en naturlig følge av tvingende regler om anvendelsesområde også å gjennomføre reglene som sikrer at en domstol tar i bruk ansvarsregimet. Jo større rom det gis for avtalefrihet av ver-

¹⁷⁴ NOU 2012: 10 side 31.

¹⁷⁵ Sturley side 5.

¹⁷⁶ Thomas (2009) side 31-

neting, jo større rom for forum shopping. I den konteksten kan til og med Rotterdam-reglene kritiseres for å gi adgang til for mange fora.¹⁷⁷ Men man har i det minste den garanti at jurisdiksjonene er relevante for den enkelte transportavtale eller faktiske transport.

En annen fordel ved å innta jurisdiksjonsreglene er at man forplikter seg gjensidig overfor andre konvensjonsstater til å anerkjenne dommer truffet av de domstoler som er kompetente etter Rotterdam-reglene, jf. artikkel 73. Avgjørelser truffet av norske domstoler vil altså måtte anerkjennes i andre konvensjonsstater, og vice versa. Dersom kapittel 14 ikke ratifiseres, vil det ikke foreligge slik rettighet og plikt, i det minste ikke på grunnlag av artikkel 73. Overfor andre stater tilsluttet Luganokonvensjonen følger nok en slik forpliktelse av reglene der, så artikkel 73 får særlig betydning overfor de land som faller utenfor Luganosamarbeidet, men er tilsluttet Rotterdam-reglene.

Det kan imidlertid diskuteres hvor stor betydning en slik plikt vil ha, ettersom artikkelens annet ledd gir adgang til nasjonale unntak fra anerkjennelses- og fullbyrdesplikten. Dette poenget fremholdes av sjølovkomiteen i kapittel 13.5. Det er dessuten uklart hvor mange stater som vil komme til å ratifisere kapittel 14. Foreløpige anslag tilsier omtrent halvparten av de 25 stater som signerte under seremonien i 2009.¹⁷⁸

Overfor de statene som eventuelt ratifiserer kapittel 14 må man ta i betraktning Rotterdam-reglene artikkel 73 nr. 2. Bestemmelsen gir landene rett til å nekte anerkjennelse og fullbyrdelse på grunnlag av nasjonale regler. Det svekker gjensidighet som argument. Men bestemmelsen er viktig for de land som krever konvensjonsgrunnlag for å kunne anerkjenne og fullbyrde en utenlandsk avgjørelse.¹⁷⁹ Og forbeholdet for nasjonale regler er et unntak fra hovedregelen om anerkjennelsesplikt, med de tolkningsrestriksjoner det innebærer.

En negativ konsekvens av rettsenhet kan være at gjennom forpliktelsen til en enhetlig tolkning gjennom Rotterdam-reglene artikkel 2 lar vi norsk tolkning styres av utenlandske domstoler. Dette er imidlertid allerede tilfellet gjennom Luganokonvensjonen. Selv

¹⁷⁷ Sturley gir eksempel på at mer enn åtte fora er mulig, fotnote 43.

¹⁷⁸ Sturley side 2 og

http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&lang=en

¹⁷⁹ Sturley side 35.

med ”ordre public”-reservasjonen i artikkel 34, har EU-domstolen i tillegg større autoritet gjennom fortalen og protokoll 2 enn det norske domstoler forplikter seg til å gi utenlandske domsresultater etter Rotterdam-reglene. Mens artikkel 2 og Wien-konvensjonen om traktat-tolkning gir en viss sikkerhet for uniform tolkning, kan norske domstoler der utenlandsk tolkning virker urimelig å legge til grunn, trekke frem saklige ulikheter som rettferdiggjør et annet juridisk utfall, en metode også kjent som ”distinguish the case”.

De viktigste innvendingene mot Rotterdam-reglene kan begrunnes i opt in-reglene og faren for at målet om rettslig enhet ikke oppnås. Som sjølovkomiteen poengterer, risikerer et mislykket forsøk på fullstendig harmonisering å lette forum shopping snarere enn hindre slik aktivitet, fordi flere regelregimer oppstår og det er lett å bringe på det rene hvor lovgivningen er lik, for så å utnytte forskjellene.¹⁸⁰

Et ytterligere aspekt som kan forverre forum shopping er overlapping av flere konvensjoner. Et eksempel er Rotterdam-reglene og CMR- reglene. Gjennom spesialregler om anvendelse har man søkt å unngå konflikter, men det er langt fra en regelharmonisering. Som foreslått av sjølovkomiteen kan praktiske problemer løses ved tolkning, slik at kun et regelsett kommer til anvendelse.¹⁸¹ Løsningen virker noe utilfredsstillende når den overordnede målsetning er rettsenhet.

En annen utfordring mellom konvensjoner er at enkelte har tvingende regler mens andre er deklarasjonelle. Man kan se for seg at en part ved for eksempel vernetingsavtale hjemlet i en fravikelig konvensjon sikrer seg tvisteløsning ved en fordelaktig domsmyndighet, og på en slik måte kan unngå Rotterdam-reglenes utpekte jurisdiksjoner gitt at kapittel 14 er ratifisert. Et fullt ut multimodalt instrument hadde vært det ideelle, men å føre sammen tradisjonene fra sjøretten og landretten har vist seg nærmest umulig.¹⁸²

¹⁸⁰ NOU 2012:10 side 31 og Thomas (2009) side 262.

¹⁸¹ NOU 2012:10 side 33.

¹⁸² Boman (2005) side 69.

6 Konklusjon

Det er nå gjort rede for de alternativer den norske lovgiver står overfor i møte med de nye bestemmelsene i Rotterdam-reglene. Drøftelsen viser at det er fordeler og ulemper ved å knytte seg til nordiske, europeiske eller globale regelsett. Det alle har til felles er at rettsenhet ses på som et gode, for å unngå forum shopping og anerkjennes muligheten til å forfølge rettmessige krav. Spørsmålet for Norges del er hvilken rettsenhet man skal la være den førende for fremtiden.

Å la sjøloven forbli som den er i et slags rettslig status quo er kanskje den minst heldige løsningen. I et slik scenario kan Norge risikere å forbli bundet til en fellesnordisk sjølov som minst to av de andre nordiske landene ikke kan forplikte seg til å anvende i alle tilfeller.

Alternativene presentert i sjølovkomiteens forslag viderefører også den nåværende situasjonen. I tillegg ser man for seg å åpne for at noen av vernetingene som er satt i Rotterdam-reglene også er gjort tilgjengelige gjennom norsk inkorporasjon. Og foran samtlige av disse regler igjen har Luganokonvensjonen forrang.

Risikoen ved å ratifisere kapittel 14 er selvfølgelig at kun delvis harmonisering oppnås, og internasjonalt sitter man med enda et ansvarsregime i tillegg til de eksisterende.

Det er likevel verdt å vurdere de fordeler man kan oppnå ved å legge nordisk og europeisk rettsenhet bak seg på akkurat rettsområdet for transportavtaler for stykkgoods. Den nordiske rettsenhet står i fare for å slå sprekker. EU holder seg heller ikke konsekvent til Luganokonvensjonen, men åpner gradvis mer opp for ratifisering enten selv eller på vegne av medlemsstatene. Et større internasjonalt aspekt kan åpne for nye markeder for Norge, en tanke som ikke er fremmed innen maritim politikk. Lovendringene Norge forplikter seg til å foreta som følge av ratifikasjon vil reelt sett ikke by på store innholdsmessige forskjeller fra slik den rettslige situasjonen er i dag, men regelverket vil være bedre tilpasset den moderne hverdag. Sjølovkomiteen har foreslått å avvente ratifiseringen av de materielle regler til man ser hvem og hvor mange stater som ratifiserer. Det kan være et fornuftig forbehold, også for kapittel 14. Komiteen fremhever USA og Kina som viktige parter i forbindelse med den materielle rett. Kanskje det er verdt å merke seg hva slags ak-

tiviteter de store sjørettsnasjonene utenfor Europa foretar seg også når det kommer til jurisdiksjonskapittelet? Store endringer vil uansett ikke skje over natten. Med Spania og Togo som de eneste statene som har ratifisert Rotterdam-reglene, vil det uansett ta tid før den nødvendige oppslutning er oppnådd og konvensjonen kan trå i kraft. I mellomtiden bør lovgiver vurdere om tiden er inne for Norge å slå over på en mer internasjonal kurs.

Litteraturliste

6.1 Bøker

Cordes, Jørg, Laila Stenseng og Peter Lenda *Hovedlinjer i internasjonal privatrett*, 2. utg., Oslo 2010.

Hartley, Trevor *Choice-of-court agreements under the European and international instruments*, 1. utg., Oxford 2013.

Kruger, Thalia *Civil jurisdiction rules of the EU and their impact on third states*, 1. utg., Oxford 2008.

Rognlien, Stein *Luganokonvensjonen kommentarutgave – Internasjonal domsmyndighet i sivile saker*, 1. utg., Oslo 1993.

Ruud, Morten og Geir Ulfstein *Innføring i folkerett*, 3. utg., Oslo 2006

Thomas, D Rhidian *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules: An analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, 1. utg, Witney (2009).

Jusleksikon. Jon Gisle ... [et al.]. 3. utgave, Oslo 2007

The Rotterdam Rules – A practical annotation. Yvonne Baatz ... [et al.]. 1. utgave, London 2009.

EØS-rett. Fredrik Sejersted ... [et al.]. 2. utgave, Oslo 2004

6.2 Artikler

Boman, Lars. *Jurisdiktion och lagval*: MarIus 353 (2007), side 19-70

Eftestøl-Wilhelmsson, Ellen. *Regulating European multimodal transport*: Simply 2010 (2011), side 27-46.

Fisknes, Tonje. *Luganokonvensjonen og dens betydning i sjørettslige tvister*: MarIus 182 (1991).

Hoeks, Marian. *Maritime Plus and the European status quo*: Simply 2010 (2011), side 159-230.

Ringbom, Henrik. *Jurisdiction, recognition and enforcement of maritime judgements: the dimension of EU external relations law*: MarIus 330 (2005), side 159-190.

Ringbom, Henrik. *Elefanten i glassuset? Om EU's roll i regleringen av sjöfart*: MarIus 417 (2013), side 33-64.

Røsæg, Erik. *Jo flere kokker... EU, medlemsstatene og IMO*: MarIus 417 (2013) side 241-269.

Røsæg, Erik. *EU rules on jurisdiction and enforcement of judgements – A maritime law perspective: how will maritime judgments be affected?:* MarIus 330 (2005), side 191-210.

Selvig, Erling *Limitation of shipowners' liability and forum shopping in EU/EEA states*: Simply 2010 (2011), side 259-390.

Selvig, Erling *Utviklingslinjer i et nordisk sjølovsfellesskap med internasjonal forankring*: MarIus 417 (2013), side 11-32.

Sturley, Michael F. *Jurisdiction Under the Rotterdam Rules*, <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Michael%20Sturley%2023%20OKT29.pdf>

6.3 Lovgivning

6.3.1 Norske lover

1893 Lov om Sjøfarten (opphevet).

1924 Lov om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 25. august 1924 (opphevet)

1994 Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39.

2005 Lov om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven) av 17. juni 2005 nr. 90.

6.3.2 Konvensjoner og protokoller

Brusselkonvensjonen	Convention on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters (Brussel, 1968).
Luganokonvensjonen	Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters (Lugano 1988)
TFEU	Treaty on the Functioning of the European Union (Lisboa, 2007)
Haag-reglene	International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bill of Lading and Protocol of signature (1924).
Haag-Visby-reglene	Protocol to amend the International Convention the Unification of Certain Rules of Law relating to Bill of Lading, signed at Brussels on 25 August 1924 (1968).
Hamburg-reglene	United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (1978)
HNS-konvensjonen	International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (1996)
Athen-konvensjonen	Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (1974), endret ved Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.
Nairobi-konvensjonen	Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks (2007).

6.3.3 EU-avgjørelser

2002/971/EC: Council Decision of 18 November 2002 authorising the Member States, in the interest of the Community, to ratify or accede to the International Convention on Liabil-

ity and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996 (the HNS Convention)

6.4 Rapportør

Jenard, P. *Report on the Convention on jurisdiction and the enforcement of judgments in civil and commercial matters, signed at Brussels, 27 September 1968*. Official Journal of the European Communities No C 59, 5. mars 1979 side 1-65.

Jenard, P og G. Möller. *Report on the Convention on jurisdiction and the enforcement of judgments in civil and commercial matters done at Lugano on 16 September 1988*, Official Journal of the European Communities, No C 189, 28. juli 1990 side 57-122.

Pocar, Fausto. *Report on the Convention on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, signed in Lugano on 30 October 2007*, Official Journal of the European Community, No C 319, 23. desember 2009 side 1-56.

UNCITRAL Working Group III Travaux préparatoire United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_travaux.html

Nærings- og handelsdepartementet. Maritim strategi 2007, *Stø kurs – Regjeringens strategi for miljøvennlig vekst de maritime næringer*, [http://www.rederi.no/nrweb/mm.nsf/lupgraphics/maritimstrategi%20Stø%20kurs.pdf/\\$file/maritimstrategi%20Stø%20kurs.pdf](http://www.rederi.no/nrweb/mm.nsf/lupgraphics/maritimstrategi%20Stø%20kurs.pdf/$file/maritimstrategi%20Stø%20kurs.pdf)

6.5 Dommer

6.5.1 Norske dommer

Rt. 2000 s. 1811 (Finanger I)

6.5.2 Utenlandske dommer

Danske Højesteret, saksnr. S-0019-09, dom avsagt 15-11-2010 Prolific Rederi AB mot Svitzer AS

6.5.3 EU-domstolen

Sak C-281/02 Andrew Owusu v N.B. Jackson <http://eur-lex.europa.eu/>

Opinion 1/03 Competence of the Community to conclude the new Lugano Convention on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters <http://eur-lex.europa.eu/>

Sak 71/83 Russ v Nova Goeminne <http://eur-lex.europa.eu/>

Sak C-406/92 Tatry v Maciej Rataj <http://eur-lex.europa.eu/>

Sak C-533/08 TNT Express v AXA Versicherung <http://eur-lex.europa.eu/>

Sak C-61/94 Comission v Germany

6.6 Forarbeider

NOU 2012:10 Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven

Ot.prp.nr.55 (1993-1994) Om lov om sjøfarten

6.7 Nettsider

Henrik Bull. EØS-loven, Gyldendal Rettsdata (sist revidert 22.07.2013) [sitert 07.11.2013]

http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html